

FALQUI
BASTA LA PAROLA

La Gazzetta del Mezzogiorno € 1,20
Con Magazine Gazzetta Turismo € 1,70
Con Magazine Riti Settimana Santa € 1,70

LA GAZZETTA DI PUGLIA - CORRIERE DELLE PUGLIE
Quotidiano fondato nel 1887



BARI
Edisud S.p.A. - Redazione, Amministrazione, Tipografia e Stampa: Viale Sapone/Africano 264 - 70124 Bari. Sede centrale di Bari (prefisso 080). Informazioni 5470200 - Direzione Generale 5470316 - Direzione Politica 5470250 (direzione.politica@gazzettamezzogiorno.it) - Segreteria di Redazione 5470400 (segreteria@gazzettamezzogiorno.it) - Cronaca di Bari 5470430-431 (cronaca.bari@gazzettamezzogiorno.it) - Cronache Italiane 5470413 (cronache.it@gazzettamezzogiorno.it) - Economia 5470255

(economy@gazzettamezzogiorno.it) - Esteri 5470247 (esteri@gazzettamezzogiorno.it) - Interni 5470208 (politica.int@gazzettamezzogiorno.it) - Puglia 5470364 (cronache.regionali@gazzettamezzogiorno.it) - Spettacoli 5470410 (cultura.e.spettacolo@gazzettamezzogiorno.it) - Speciali 5470449 (iniziative.speciali@gazzettamezzogiorno.it) - Sport 5470225 (sport@gazzettamezzogiorno.it) - Vita Culturale 5470239 (cultura.e.spettacolo@gazzettamezzogiorno.it)

Abb. Post. - 45% - Art. 2 C. 20/B L. 662/96 - Filiale Bari - tassa pagata - *promozioni valide solo in Puglia e Basilicata - Anno 125° Numero 102

DAL MERCANTILE PANAMENSE «EAST CASTLE» ORMEGGIATO IN PORTO SONO FUORIUSCITE 30 TONNELLATE DI CARBURANTE

Chiazza di nafta in Mar Grande Paura a Taranto «Per un errore». Cozze a rischio



GIGANTE CON ALTRI SERVIZI ALLE PAGINE 2 E 3 >>

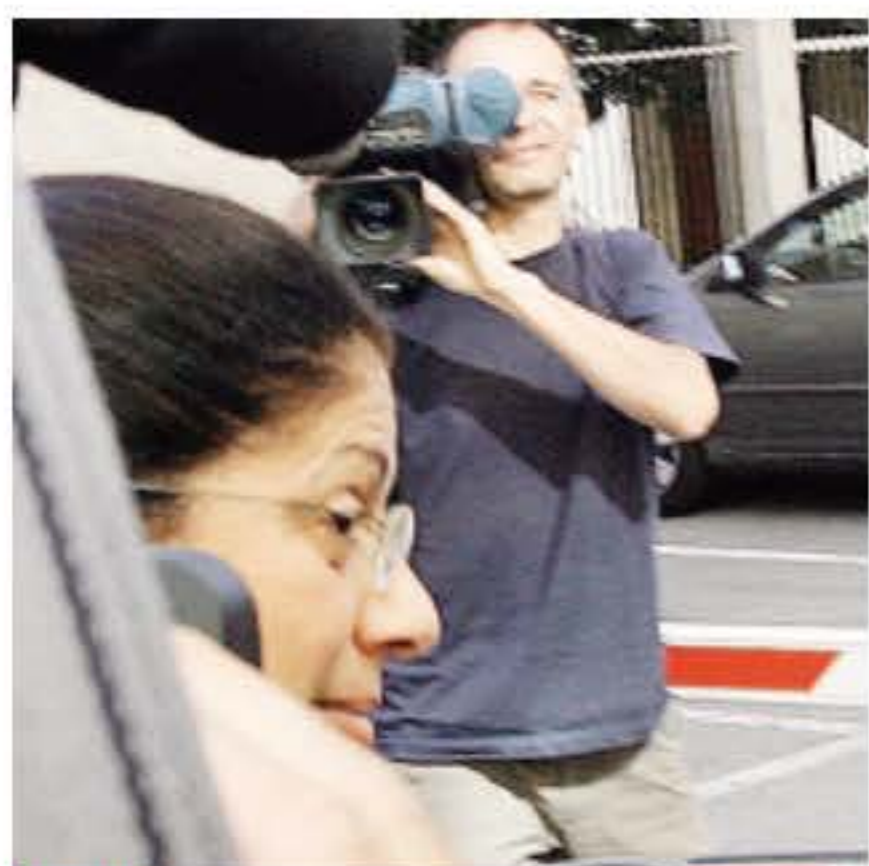
MAR GRANDE Si cerca in tutti i modi di arginare la chiazza di carburante

- **Nicastro: il disastro è stato scongiurato**
RIZZO A PAGINA 3 >>
- **Città in ginocchio fra polveri e gas**
COLUCCI A PAGINA 3 >>
- **Tuonano i Verdi «Fatto gravissimo»**
A PAGINA 3 >>

SOLDI AI PARTITI È LA RESA DEI CONTI. ESPULSO BELSITO

Lega, graziato Bossi jr cacciata Rosi Mauro

Anche su Calderoli accertamenti dei Pm Lusi, spuntano altri 13 milioni sospetti



MILANO L'arrivo di Rosi Mauro nella sede della Lega

L'UMBERTO NELLE SACRESTIE

di DOMENICO DELLE FOGLIE

Fa uno strano effetto vedere il Grande Barbaro sul palco leghista di Bergamo mentre evoca il Padreterno («ci chiederà quante volte siamo ripartiti»). E ancora lui, il Venerdì Santo, prima di incontrare Maroni in un drammatico faccia a faccia che sfocerà nelle dimissioni da segretario della Lega, lasciare la tana di via Bellerio per raggiungere la chiesa di Santa Giustina, dove le vecchiette giurano di averlo visto baciare il crocifisso. Giorno senza messa il Venerdì Santo, giorno dei Sepolcri. E lui, il Barbaro Umberto, si dev'essere sentito come un condannato a morte.

SEGUE A PAGINA 25 >>

● La Lega espelle Rosi Mauro, ma «grazia» Renzo Bossi. I pm indagano anche su Calderoli. E spuntano, intanto, altri 13 milioni di Lusi (ex tesoriere Margherita).

SERVIZI ALLE PAGINE 8 E 9 >>

PUGLIA DALLA PROCURA DI BARI CONTESTATI REATI CHE VANNO DALL'ABUSO DI UFFICIO AL PECULATO. UN GROVIGLIO DI INDAGINI IN CORSO

Sanità, bufera dopo bufera

Caso «Miulli»: Vendola indagato con gli ex assessori Tedesco e Fiore
Chiusa l'inchiesta sulle strutture accreditate: in 47 finiscono nei guai

Coinvolto anche il vescovo di Acquaviva per una transazione da 45 milioni. Il governatore: sono totalmente estraneo a fatti oltre ogni immaginazione

● Si arricchisce di altri colpi di scena la vicenda delle inchieste sulla sanità pugliese. Ieri si è conclusa l'inchiesta sugli accreditamenti delle strutture private: 47 indagati, fra loro l'ex assessore Tedesco. Ma ieri è stata anche prorogata l'indagine sulla trattativa fra la Regione e l'ente ecclesiastico Miulli di Acquaviva. Indagati Vendola, Fiore, Tedesco, il vescovo Paciello.

LONGO E SCAGLIARINI ALLE PAGINE 4 E 5 >>

PROPOSTA PDL. UNA VALANGA DI EMENDAMENTI



ALFANO Si paghi una sola volta

«L'Imu si paghi a rate e sia straordinaria»

Sfuma l'ipotesi di tassare gli sms

● Imu verso una nuova riscrittura a causa della valanga di emendamenti presentati. Il segretario del Pdl, Angelino Alfano: «L'Imu sia una tassa straordinaria che non venga più rinnovata nel 2013 e proponiamo anche che possa essere pagata a rate». Accantonata l'idea di tassare gli sms.

SERVIZI A PAGINA 20 >>

GIUSTIZIA APPONTATO DAL COMMISSARIO

Pronto il contratto per la Cittadella

Il Comune di Bari verso il ricorso



BARI Un plastico della Cittadella della Giustizia

SERVIZIO IN CRONACA >>

CALCIO SCOMMESSE NUOVE RIVELAZIONI DALL'INCHIESTA DI CREMONA

Parla Gervasoni: «Con 400mila euro uno zingaro aggiustò Lecce-Lazio»

E a Bari convocato in Procura l'ex giallorosso Vives

● Il difensore del Piacenza Carlo Gervasoni, ex del Bari, al procuratore di Cremona Roberto di Martino ha spiegato che Amir Gegic investì 400mila euro per la manipolazione di Lecce-Lazio del maggio 2011. Coinvolti «tre o quattro giocatori del Lecce». E sul derby Bari-Lecce sentito anche Vives

TONDO A PAGINA 17 >>

AAA SCRUTATORI CERCANSI

di VALENTINO LOSITO

A PAGINA 25 >>

MARINO AUTOLINEE
LE TARIFFE PIÙ BASSE PER VIAGGI COMODI E SICURI.

CORSE GIORNALIERE DA BARI-MOLFETTA-TRANI-BARLETTA PER NAPOLI E VICEVERSA
COLLEGAMENTI QUOTIDIANI E SETTIMANALI DA PUGLIA E BASILICATA PER OLTRE 50 DESTINAZIONI DEL CENTRO-NORD ITALIA ED EUROPA E VICEVERSA PER LA SPEZIA-GENOVA TUTTI I GIORNI (ESCLUSO MARTEDÌ - MERCOLEDÌ)

info www.marinobus.it ☎ 080 311 23 35

ECO-ALLARME

LA CAUSA FORSE UN ERRORE UMANO

I mezzi di soccorso hanno recuperato metà del combustibile inquinante. Le operazioni dureranno fino a questa sera

Mercantile vomita carburante «macchiato» il golfo di Taranto

Trenta tonnellate di nafta pesante in 800 metri quadrati di mare nell'area portuale



MARIA ROSARIA GIGANTE

● **TARANTO.** Doveva riversare in mare l'acqua di zavorra caricata nelle apposite cisterne per bilanciare il peso durante la navigazione, il mercantile battente bandiera panamense «East Castle» (133 metri, 8 mila tonnellate di tonnellaggio, portata lorda 1.700 tonnellate), salpato dal porto di La Spezia e giunto a Taranto domenica scorsa dove era ormeggiato all'altezza del terzo sporgente. Qui avrebbe dovuto imbarcare carbone minerale. Invece, in quelle acque sversate in mare - non si capisce ancora bene per quale ragione - ci è finita anche la nafta pesante utilizzata come carburante per i motori della nave. Forse addirittura è di 30 tonnellate il quantitativo di idrocarburi pesanti riversatisi così nelle acque di Mar Grande. Ma per fortuna l'intervento della Capitaneria di Porto, della Guardia Costiera, dell'Arpa (l'Agenzia della Regione per l'ambiente) - e dei tecnici specializzati della Ecotaras, la società concessionaria delle attività di bonifica nel porto di Taranto, ha evitato che l'incidente provocasse un vero e proprio disastro ecologico.

Disastro che, nella mattinata di ieri, si era temuto. Le operazioni di bonifica, avviate già mercoledì sera intorno alle 22,30 non appena scattato l'allarme, sono comunque ancora in corso, ma la situazione - assicurano i tecnici - è sotto controllo. Sperano di completare l'intervento nella serata di og-

gi, presumibilmente dunque 48 ore dopo l'inizio delle operazioni. Ma al lavoro sono anche i tecnici degli enti che devono indagare su cosa possa essere realmente accaduto e come mai quella nafta sia finita nelle casse di zavorra.

L'ipotesi dell'errore umano - qualcuno che avrebbe scambiato manichette o altro, o quantomeno effettuato un'operazione che non doveva assolutamente compiere - non trova al momento conferma ufficiale. Ma non viene neanche apertamente esclusa.

Di fatto quello che è accaduto è anomalo e pone seri interrogativi. Quali operazioni si stavano effettuando su quel mercantile? E per quanto tempo è andato avanti questo sversamento?

L'allarme è scattato mercoledì sera. Pare che ad accorgersi di una grossa chiazza oleosa in mare - giunta secondo alcune stime ad una ampiezza di 800 metri quadrati - siano stati operatori ed addetti di un mercantile vicino. Scattata l'emergenza, sul posto sono arrivati immediatamente i mezzi della Capitaneria e, quindi, nel giro di pochi minuti anche i mezzi della Ecotaras che hanno subito provveduto alla delimitazione della chiazza oleosa con il posizionamento in mare di panne assorbenti per un'area totale di circa 500 metri quadri. Per le operazioni andate avanti anche mercoledì notte e ieri notte - sono stati utilizzati 3 battelli disinfettanti della Ecotaras, due rimorchiatori ed una nave cisterna per caricare gli idrocarburi che man mano venivano raccolti dal mare. Per il recupero del prodotto, che non è stato

possibile contenere in questo modo, si è invece fatto uso di appositi strumenti chiamati *skimmers*. La particolare densità della nafta, che si è per questo mantenuta piuttosto in superficie, ha di fatto agevolato le operazioni di raccolta e bonifica del sito. Fino al pomeriggio di ieri il carburante raccolto ammontava ad un volume complessivo di 15 tonnellate, tuttavia ancora il 50% dei quantitativi di nafta riversatasi in mare secondo le stime della Capitaneria. Visto, comunque, l'ingente quantitativo di prodotto, in un primo momento si era pensato ad una falla aperta sullo scafo del mercantile, ma i sommozzatori della Capitaneria hanno ispezionato le superfici sommerse escludendo che ci fosse stato un incidente di questa natura.

È probabile che a breve, ultimate le attività ispettive, la Guardia Costiera disponga il fermo della motonave nel porto di Taranto e la segnalazione all'Autorità Giudiziaria.

Lo sversamento

Localizzazione dell'incidente di Taranto



La perdita di carburante da parte di una nave panamense si è verificata in corrispondenza del terzo sporgente del porto mercantile

ANSA-CENTIMETRI



Il manager dei soccorsi «Controllare la mitilicoltura»

Battista della «Ecotaras»: sospendere anche la vendita delle cozze

I disastri nel Mediterraneo il tremendo precedente della Haven

■ Mare Nostrum crocevia per il traffico di petrolio: un quinto del trasporto mondiale viaggia nel Mediterraneo. Ecco tutti i dati (provenienti dal dossier «Il petrolio nel Mediterraneo» realizzato dai Verdi): 360 milioni di tonnellate di petrolio greggio e derivati transitano nel Mediterraneo ogni anno; secondo una stima dell'Unione Petrolifera il Mediterraneo riceverebbe ogni anno circa 1 milione di tonnellate di idrocarburi. Lo spill medio a livello mondiale è di 3 milioni di tonnellate l'anno. Nel Mediterraneo, secondo le statistiche Omi (Organizzazione Marittima Internazionale), la percentuale degli inquinamenti da idrocarburi dovuti a sversamenti da navi è del 10%. Statistiche sugli sversamenti accidentali che non tengono conto delle operazioni illegali (spill), quali il lavaggio delle cisterne. Per il 64% dei casi gli incidenti sono imputabili ad errore umano, il 16% a guasti meccanici ed il 10% a problemi strutturali della nave. Le cause degli sversamenti si manifestano in operazioni di carico e scarico, circa il 35%; durante il bunkeraggio, il 7%; per collisioni, il 2%; per arenamento, circa il 3%; per falle nello scafo, circa il 7%; in seguito a incendi o esplosioni, 2%; per altre cause non meglio determinate, 29%; per altre operazioni di routine, 15%. L'11 aprile del 1991, la superpetroliera Haven prese fuoco al largo delle coste genovesi, provocando la morte di cinque membri dell'equipaggio e la fuoriuscita di migliaia di tonnellate di petrolio. È il più grave incidente ambientale mai verificatosi nel Mediterraneo. Le opere di bonifica durarono 17 anni.

● **TARANTO.** Rischio di ulteriore inquinamento per Mar Grande. L'incidente di ieri ha tenuto e tiene tutti i tarantini col fiato sospeso. Le operazioni di bonifica sono scattate immediatamente, ma il rischio di creare ulteriori danni all'ecosistema non è cosa da sottovalutare. «Siamo in presenza di un equilibrio delicato, incidenti di questa natura rischiano di mandare il tilt il sistema», si lascia scappare il direttore generale dell'Arpa, **Giorgio Assenato**, che ha seguito le operazioni.

Un rischio che, tuttavia, è difficilmente quantificabile in assenza di dati certi. Ha seguito ed elaborato modelli matematici dopo aver effettuato anche rilievi satellitari di incidenti di ben più vasta portata il prof. **Michele Mossa**, docente di Idraulica del Politecnico di Bari, responsabile del «Coastal Engineering Laboratory» di Valenzano. Su quanto accaduto ieri a Taranto va cauto, però. «Dai quantitativi di idrocarburi riversatisi in mare di cui si parla, non dovremmo essere di fronte ad un fenomeno eccessivamente preoccupante». Ma è solo

una prima sommaria valutazione. «I rischi che si corrono? Dipende dal quantitativo di sostanze inquinanti e dalla ampiezza della zona colpita. Se non subito rimosse, è sin fin troppo evidente che sostanze di questa natura producono una sorta di barriera sulla superficie del mare che non lascia passare la luce e crea così un danno all'ecosistema marino, a prescindere quindi dalla fruibilità della costa, ad esempio per la produzione di mitili o altro ancora».

Il rischio di danni maggiori è stato, comunque, anche fortunatamente arginato grazie all'operazione di vero e proprio pronto intervento della «Ecotaras», la società concessionaria nel porto di Taranto delle attività di prevenzione, con le cosiddette operazioni di bunkeraggio a cui viene sottoposta ogni nave che movimenti idrocarburi. È quello che prevedono le regole di sicurezza adottate nel porto di Taranto. «Ma quello che è accaduto è, però, avulso dalle operazioni di bunkeraggio», dice **Cosimo Battista**, responsabile qualità della Ecotaras. «Siamo, in ogni caso, prontamen-



EMERGENZA IN BANCHINA La zona dello sversamento [foto Todaro]

te intervenuti anche grazie al fatto che siamo presenti ed ormeggiati in porto a distanza di neanche 150 metri. Se così non fosse, è facile immaginare che il rischio di inquinamento sarebbe elevato. Va, dunque, ribadita con forza la necessità e la validità della prevenzione».

Che cosa fare ora? «Recuperare quanto più carburante possibile con metodi tradizionali, evitando l'utilizzo di sostanze disperdenti o assorbenti; sospendere la vendita di crostacei e molluschi, facendo accertamenti sulla mitilicoltura nell'area». Ad indicare le linee di azione per ridurre i danni dell'incidente di Taranto è il biologo ma-

rino **Silvio Greco**. «Il rischio peggiore - dice Greco - è quello di un "effetto domino": in un'area confinata e con una forte problematicità ambientale, l'incidente potrebbe sommarsi ai danni preesistenti». A preoccupare Greco è anche l'incertezza sulla quantità di idrocarburi dispersi: «Bisognerebbe conoscere dati precisi; adesso l'area sarebbe stata circoscritta, ma non era certo così al momento dell'incidente». Inoltre, anche se la rimozione del carburante sulla superficie del mare fosse completata in breve, «sarebbe importante capire quale quantità sia finita più in profondità».

[Maria Rosaria Gigante]



Sopralluogo sulla banchina del responsabile per l'Ambiente. Ma una Fondazione onlus lancia l'allarme: una parte del combustibile va a fondo

LA DIRETTA

VIDEO E AGGIORNAMENTI

Con il tuo telefono cellulare vedi video e aggiornamenti sul caso di Taranto. Istruzioni a pagina 25



L'assessore regionale Nicastro «Inquinamento scongiurato»

«Recupero quasi completato: disastro evitato grazie alle squadre d'emergenza»

L'EMERGENZA A TARANTO

A sinistra, una porzione della chiazza di carburante presso la linea di galleggiamento della petroliera. Sopra, l'assessore regionale all'Ambiente Lorenzo Nicastro (foto Todaro)

GIACOMO RIZZO

● **TARANTO.** Scatta l'allarme nella città dei veleni e l'assessore regionale all'ambiente **Lorenzo Nicastro** scende in trincea. Dopo aver appreso la notizia dello sversamento di 20 tonnellate di carburante in Mar Grande, Nicastro ha voluto rendersi conto di persona di quanto stava accadendo. Il sopralluogo sulla banchina del terzo sporgente del porto, dato in concessione all'Ilva, è stato per così dire rassicurante. L'area era già circoscritta. Le panne galleg-

gianti e le pompe di aspirazione messe a disposizione dalla società di ecologia «Ecotaras» avevano già assorbito la maggior parte degli idrocarburi finiti in mare. «Giunto sul posto - ha spiegato l'assessore Nicastro - ho avuto la possibilità di parlare con il comandante della Capitaneria di Porto, Pietro Ruberto, e con i tecnici che hanno lavorato al contenimento del carburante all'interno del terzo sporgente del porto mercantile di Taranto. Ho avuto modo di verificare la tempestività con cui il sistema di in-

tervento è scattato subito dopo la segnalazione dell'incidente; questo ha permesso di scongiurare gravi conseguenze per l'ambiente».

Il rischio di disastro ambientale sembra accantonato. Ma quella chiazza oleosa è una ferita ancora aperta. Non bastavano le emissioni inquinanti della grande industria, il blocco agli allestimenti di cozze in mar Piccolo per la presenza di diossina e Pcb, le polemiche per il progetto Tempa Rossa, che porterà in dotazione 140 navi petroliere in più. «Il

carburante in mare - ha aggiunto l'assessore Nicastro - è stato completamente circoscritto all'interno dei sistemi di contenimento e si sta rapidamente procedendo al recupero. Peraltro, abbiamo appreso dallo stesso comandante che non vi sono falle e, quindi, nessun rischio di ulteriori perdite. Il tutto parrebbe aver l'origine in un errore tecnico di gestione sul quale sono in fase di svolgimento ulteriori indagini».

Il riferimento è alle analisi dell'Arpa e all'informativa della Guardia Costiera, che procederà

al fermo della nave e alla denuncia dei responsabili dell'inquinamento. «La situazione - ha concluso Nicastro - è sotto controllo grazie all'opera di coloro che all'interno del porto operano per la sicurezza e questa è la cosa più importante».

Va controcorrente, invece, **Fabio Matacchiera**, presidente del «Fondo antidiossina onlus». «Prima di dare delle rassicurazioni così tempestive sul danno che sarebbe stato scongiurato - chiosa l'ambientalista - voglio porre l'attenzione su un aspetto importante. Quando ci sono sversamenti in mare di olio, gasolio, idrocarburi in generale, pur considerando l'intervento immediato di battelli disinfestanti, il moto ondoso che non sovrastava le panne galleggianti, e i venti favorevoli, è possibile recuperare solo circa l'80-85 per cento del materiale sversato. Lo dicono le statistiche. Parlare di un caso risolto è un po' azzardato». Gli idrocarburi che servono per la propulsione dei motori, spiega Matacchiera, «hanno tre porzioni: una si volatilizza in atmosfera e noi la percepiamo con il naso anche a distanza di chilometri, l'altra con peso specifico inferiore al peso specifico dell'acqua galleggia e poi c'è una porzione che ha un peso specifico maggiore di quella dell'acqua e va a fondo. Di questo non si parla mai».

I Verdi tuonano: evento gravissimo

● **TARANTO.** L'incidente? «Un fatto gravissimo». Il presidente nazionale dei Verdi, **Angelo Bonelli**, candidato sindaco di Taranto per un cartello di associazioni ambientaliste, affonda la lama. Il mare come burro. Il mare diventato un pozzo di veleni. «Questo episodio pone con urgenza la necessità di liberare il Golfo di Taranto dal petrolio. Chiediamo che si metta uno stop alla concentrazione di attività inquinanti nell'area di Taranto che già sta pagando un prezzo altissimo in termini di vite umane e di malattie all'inquinamento». Le perizie della magistratura sul nesso di causalità tra emissioni nocive dell'Ilva, morti e malattie hanno destato allarme e alimentato la contrapposizione tra diritto alla salute e tutela dell'occupazione. Per Bonelli «è necessario che il governo finanzia un piano straordinario per la

riconversione di Taranto che, ormai, è un'emergenza nazionale. Sull'incidente in mar Grande va fatta immediata e piena luce visto che quello di oggi non è il primo incidente in cui quantità rilevanti di idrocarburi sono state sversate in mare».

«Lo scorso 19 gennaio - ricorda il leader dei Verdi - una chiazza di idrocarburi molto estesa è stata trovata sempre nel Mar Grande nei pressi di Punta Rondinella. Tra l'altro, questi ripetuti incidenti, evidenziano un allarme sicurezza enorme visto che, con l'ampliamento già approvato del Progetto «Tempa Rossa» dell'Eni si avrà un raddoppio del traffico delle petroliere che passeranno dalle attuali 30 a 140».

Secondo Bonelli, «quella che sta avvenendo a Taranto è una continua aggressione all'economia lo-

cale, già fortissimamente danneggiata dalla diossina e dall'inquinamento del Polo siderurgico e della raffinaria, ed in particolare alla mitilicoltura».

Il capitano di fregata **Francesco Russo**, vice comandante della Capitaneria di porto di Taranto, non si esprime sulle cause dell'incidente ma fa presente che «è stata informata la Procura della Repubblica e una volta che avremo ogni elemento per risalire alle cause, sicuramente la nave sarà trattenuta e saranno denunciati il comandante e il direttore di macchina». Incidenti di tale gravità, osserva il comandante, «non ne erano mai capitati, ma l'intervento dei mezzi antinquinamento è stato tempestivo ed efficace. Il prodotto è stato interamente confinato con panne di galleggiamento e la situazione, da un punto di vista ambientale, è stata sempre sotto controllo». [g.riz]

LE «PIAGHE» DI TARANTO: TANTI SOGGETTI INQUINANTI IN POCHI CHILOMETRI QUADRATI

Una città già in ginocchio fra polveri, gas e miasmi

Troppo alto il prezzo dell'industrializzazione e dell'occupazione

di FULVIO COLUCCI

Ci risiamo. A gennaio era una chiazza oleosa, ieri uno sversamento più consistente di carburante da una nave in porto. A Taranto gli episodi si ripetono quasi con ossessione seriale. Da anni si combatte lo *slopping*, le nuvole rosse prodotte dalle acciaierie dell'Ilva; per non parlare della polvere di minerale (sempre Ilva) che «graziosamente» si posa ogni santo giorno sui davanzali dei cittadini, soprattutto al quartiere Tamburi, il quartiere che solo una collina (di minerale) separa dallo stabilimento siderurgico.

E la puzza di gas avvertita anch'essa con frequenza assidua? Solo congetture fino a quando, del caso, non si è interessata l'Arpa, l'Agenzia regionale per l'ambiente. Rassicurazioni e controlli. Controlli e rassicurazioni. «Effetti odoriferi» sono stati chiamati, *quien sabe?* Chi lo sa? O

meglio, si sa.

Si sa che Taranto è l'ultima città europea ad avere una così alta concentrazione di industrie in pochissimi chilometri quadrati. Uno stabilimento siderurgico, l'Ilva; una raffineria, l'Eni, un cementificio, Cementir. E una miriade di piccole aziende, molte chiuse per effetto della crisi. Si sa anche che Taranto ha avuto molte ditte che ruotavano intorno all'Arsenale, e l'Arsenale stesso - tra amianto, apirrolio, Pcb - che per più di un secolo hanno prodotto un impatto nocivo sull'eco-sistema.

Il prezzo dell'industrializzazione, il dazio pagato allo sviluppo e al lavoro. Così è stato prosciugato lo stagno della miseria in cui languivano città e provincia. Vero, ma prima o poi con aria, acqua e suolo si fanno i conti.

Pensare che a Taranto volevano costruire anche il rigassificatore e qualcuno, alzando il dito indice, aveva posto il problema della sicurezza, parlando di effetto-dò-

mino: immaginate un incidente che sconvolge l'intera area industriale. Prima, e dopo, fate gli scongiuri.

Per completare, visto il cenno fatto a un secolo e passa di grande industria, non si può certo dimenticare che i tarantini vivono su una bomba ecologica proprio per l'inquinamento prodotto in un arco di tempo vastissimo dalla concentrazione di sostanze inquinanti. Perciò le bonifiche sono una priorità, perché potrai ridurre l'inquinamento quanto vuoi, portarlo vicino allo zero - ed è impossibile perché acciaierie, raffinerie e cementifici non producono fiori - ma se non avvii una radicale opera di bonifica rischi la compromissione di aria, acqua e suolo, più di quanto non siano già compromessi, per i prossimi secoli. È possibile disinquinare con la presenza di così grandi industrie? È l'interrogativo al quale sembra oggi difficile rispondere.

Così la combinazione inquinamento-sicurezza, pensando



all'incidente verificatosi al porto, deve spingere a profonde riflessioni. E all'azione.

Si badi però: l'azione non è certo quella di lanciare allarmi attraverso i *mass media* (social network compresi). Ieri si è assistito a un «can can» davvero paradossale: prima l'*sos* in mondovisione, dalla città inquinata e martoriata; poi generiche rassicurazioni: «La situazione pare sotto controllo».

Taranto è una città con gravissimi problemi ambientali. Bisogna salvaguardare la salute, già compromessa, pen-

sando ai contemporanei e alle generazioni future.

Però attenzione a facili allarmismi e alle altrettanto facili rassicurazioni. Attenzione a cucinare il tutto in salsa elettorale, nel calderone della rete, con la pistola alla tempia dei giornalisti «che non dicono la verità». Si rischia di non capire più niente, facendo il gioco di chi vuol «commissariare» la città e la sua democrazia, puntando, da un lato, sull'inerzia della classe dirigente e, dall'altro, proprio sugli allarmismi in buona fede e non.

L'ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA

Allarme Greenpeace «Si scherza col fuoco»

● L'organizzazione ambientalista internazionale «Greenpeace» ha espresso preoccupazione per quelli che definisce «scenari petroliferi» che «si preparano in Italia, e nel Golfo di Taranto in particolare».

«Le attività di ricerca, prospezione e estrazione degli idrocarburi nel Golfo di Taranto, erano vietate dal Decreto Legislativo n. 128 del 29 giugno 2010. Tuttavia col decreto legislativo n. 121 del 7 luglio 2011 il governo è riuscito a garantirne lo sfruttamento a compagnie petrolifere quali la Northern Petroleum Uk, la Shell e l'Eni, che avevano presentato richieste di ricerca in quest'area, nonostante il fatto che una fuoriuscita di idrocarburi nel Golfo avrebbe immediate ripercussioni sulla fascia costiera. E i fondi a disposizione del ministero per l'Ambiente per la prevenzione e il contrasto di simili incidenti sono oramai al lumicino, grazie ai continui tagli del governo».

Insomma, «stiamo «scherzando con il fuoco» commenta **Giorgia Monti** responsabile della «Campagna Mare» di Greenpeace.