



I lavori potrebbero essere completati quest'oggi.
Le operazioni vanno avanti ininterrottamente
da mercoledì sera quando è scattato l'allarme

«Ecco cosa accade dopo uno sversamento»

Mossa (Politecnico) parla dei rischi del petrolio in acqua
Ma pesano anche errori umani e navi troppo vecchie



● I precedenti - dagli incidenti presso le Scilly Island nel 1967 a quello davanti alla costa spagnola della Galizia nel 2002 - sono da brivido. E così pure il calcolo dei danni provocati ai diversi ambienti marini e costieri. Ma quando si parla di grossi sversamenti di petrolio in mare, la responsabilità è in genere in capo a mezzi e strumenti di trasporto del petrolio greggio dai luoghi di estrazione ai luoghi di raffinazione e consumo. In genere grandi navi petroliere (tankers) e, in misura minore, oleodotti superficiali (pipe-line) o sottomarini (sea-line).

Quello che è accaduto a Taranto assume, invece, connotati di altra natura proprio per la tipologia di incidente verificatosi e che gli enti di controllo stanno appurando. Tuttavia, il rischio di inquinamento è sempre in agguato pur in riferimento a proporzioni assolutamente diverse.

Che cosa succede, tuttavia, quando il petrolio finisce in mare? A rispondere è il prof. Michele Mossa, docente di Idrraulica del Politecnico di Bari, responsabile del Coastal Engineering Laboratory di Valenzano. «L'immissione di grandi quantità di petrolio negli ecosistemi acquatici provoca una serie di problemi, alcuni immediati, altri a

GRAVI CARENZE

«Ci troviamo con equipaggi poco addestrati e unità prive di manutenzione»

lungo termine. I primi sono i più distruttivi. Il petrolio, infatti, galleggia sulla superficie e impedisce ai raggi solari di raggiungere il fitoplancton sottostante che non può, in tal modo, realizzare la fotosintesi clorofilliana, con tutte le ulteriori conseguenze di interruzione della catena alimentare. Per quanto riguarda gli effetti a lungo termine, essendo il greggio una miscela di differenti e complesse sostanze, quando le parti più leggere evaporano, quelle più pesanti cominciano

a scivolare lentamente verso il fondo. Cioè le carni dei molluschi e dei pesci sopravvissuti alla fase iniziale ne restano impregnate e diventano immangiabili. Gli organismi vegetali e animali che vivono in prossimità dei fondali vengono gravemente danneggiati e uccisi dai residui di greggio che si depositano sul fondo».

Fra i tanti fattori di sversamento di petrolio in mare, quello di maggiore criticità è costituito dall'età delle petroliere, mediamente di 15 anni. Il 25% delle «carrette dei mari» ha però più di 20 anni (età massima consentita) e per esse non esiste più alcun margine di sicurezza. Attualmente sono ben 66 le navi appartenenti alla cosiddetta «lista nera» redatta dall'Unione Europea a Bruxelles. «Ma la causa più comune che contribuisce ad aumentare il rischio di sversamenti di petrolio in mare - precisa Mossa - è "l'errore umano", spesso dovuto alla presenza di equipaggi male addestrati e con scarse competenze professionali, scarsa manutenzione della navi e assenza di sistemi per il controllo dell'intero traffico marittimo».

POLITECNICO DI BARI

«Stiamo cercando di creare un sistema di monitoraggio con rilevazione satellitare»

C'è poi l'ulteriore fenomeno del lavaggio delle cisterne in mare. Le norme e le leggi non mancano, ma vengono facilmente aggirate. Quello che, invece, si sta cercando di mettere in campo anche nei laboratori del Politecnico di Bari è una sorta di sistema di monitoraggio ambientale attraverso la rilevazione satellitare di quello che avviene e l'elaborazione di modelli matematici sulla base delle previsioni meteorologiche. «Gli attuali sistemi satellitari non sono ancora geostazionari - dice Mossa - Sono sistemi che stiamo ingegnerizzando e che potranno presto diventare realtà».

[Maria Rosaria Gigante]

sporca di più il mare a differenza di un prodotto petrolifero raffinato che, essendo di consistenza più leggera, tende a disperdersi più facilmente. E comunque la tempestività delle operazioni ha scongiurato il peggio». A sua volta, il comandante in seconda della Capitaneria, Francesco Russo, ha parlato di «danni ingenti» che dovranno essere risarciti «e che ri-

guardano non solo la bonifica ma anche il blocco della banchina destinata all'Ilva, dal momento che la navigazione nell'area interessata è interdetta». Il fermo della East Castle nel porto, in caso di definitivo accertamento dei danni provocati, proseguirà - dice Russo - «fino a che l'armatore non abbia provveduto a risarcire i danni».

E in 30 anni la East Castle ha cambiato nome 11 volte

Incidente nel 2009 nel porto di Tripoli
Il ministro Clini: attenzione su Taranto

● Dell'incidente della East Castle a Taranto ha parlato ieri anche il ministro dell'Ambiente Corrado Clini in un messaggio di saluto inviato al seminario internazionale su sicurezza in mare e sviluppo trasporto passeggeri organizzato all'Isola del Giglio da Regione Toscana e Conferenza delle regioni marittime europee (Crpm). «In queste settimane - ha detto il ministro - il Governo e il mio ministero hanno posto regole chiare per la sicurezza della navigazione in zone sensibili: lo abbiamo fatto per esempio con il cosiddetto decreto rotte, che ho firmato proprio nel giorno del nostro incontro al Giglio. Ma eravamo già intervenuti da dicembre nel caso dei fusti tossici al largo dell'isola di Gorgona, così come ieri abbiamo preso a cuore il caso della perdita di carburante da una nave nel porto di Taranto».

Ma il tema della sicurezza in mare richiama, all'indomani dell'incidente nel porto di Taranto, anche il problema della vetustà di numerose imbarcazioni che vanno in giro nei nostri mari, le cosiddette «carrette dei mari» con più di 20 anni di età (quella massima consentita). Attualmente - dice il prof. Michele Mossa del Politecnico di Bari - sono ben 66 le navi appartenenti alla cosiddetta «lista nera» redatta dall'Unione Europea a Bruxelles: ben 26 pro-

minore, dall'Algeria, dal Marocco, dalla Siria, dal Libano, dall'Egitto e dalla Romania.

E la East Castle, battente bandiera panamense, 133 metri, 8 mila tonnellate di tonnellaggio, portata lorda 1.700 tonnellate? Costruita nel 1983, ha quasi 30 anni. In questi quasi 30 anni ha cambiato 11 volte nome: nel 1983 si chiamava prima David Bluhm, poi Ville D'Aurore; nell'88 è diventata Annapurna, nel '90 Eagle Sea e nuovamente David Bluhm; nel '92 diventa Oocl Affluence, nel '93 ritorna ancora ad essere David Bluhm; poi nel '99 il nome è Eagle Prosperity, nel 2008 si chiama Range, nel 2009 Ameglia Star e, infine, nel 2012 approda all'attuale nome: East Castle. Ma è col penultimo nome - Ameglia Star - che incorre in un brutto incidente. Il 7 febbraio 2009, con un carico di 9400 tonnellate di blocchi di marmo parzialmente poi trasbordati su un'altra nave, si arena all'imboccatura del porto di Tripoli. A correre in soccorso per disincagliare la Ameglia Star giunge una squadra speciale da Rotterdam. Il 19 febbraio la nave viene fatta riemergere e riconsegnata al suo armatore a Tripoli. Mercoledì scorso, mentre era ormeggiata davanti al terzo sporgente nel porto di Taranto, dove era giunta domenica scorsa da La Spezia, lo sversamento in mare di

MITILCOLTURA TRASFERIMENTO DA MAR PICCOLO IN STAND BY

Cozze in Mar Grande nessun rischio le aree sono distanti

● Ancora attesa per il trasferimento in Mar Grande dei campi mitili «sfrattati» dal primo seno di Mar Piccolo a seguito dell'inquinamento di diossine e pcb che dalla scorsa estate ha bloccato le attività della mitilicoltura in quell'area. Ma non c'è assolutamente alcun nesso tra la vicenda del trasferimento dei mitili in Mar Grande e lo sversamento degli idrocarburi nel porto di Taranto da parte della motonave East Castle. Si tratta di due aree distanti e, comunque, la zona del porto è off limits per le attività di pesca e mitilicoltura. Né tantomeno sono da attribuire - come invece apparso ieri per uno spiacevole equivoco in un titolo della «Gazzetta» - al giudizio di Cosimo Battista, responsabile della qualità della Ecotaras, la società interessata alle operazioni di disinquinamento nel porto di Taranto, le affermazioni del biologo marino, Silvio Greco. Il quale, dopo aver suggerito per l'operazione in corso al porto di Taranto di recuperare più carburante possibile con metodi tradizionali, invitava - queste le dichiarazioni attribuite erroneamente a Battista - anche a sospendere la vendita di crostacei e molluschi ed a fare accertamenti sulla mitilicoltura dell'area. Zona che, invece, non sarebbe assolutamente interessata alle attività di mitilicoltura.

Tornando, invece, al trasferimento dei campi mitili nella zona di Mar Grande a ridosso del Lungomare, il comandante dei Vigili Urbani, Michele Matichecchia, recentemente nominato amministratore del Centro Ittico tarantino, fa sapere che si stanno ulteriormente affinando i criteri con cui sarà disciplinata l'intera operazione. Insomma, non si dovrebbe andare oltre martedì della prossima settimana. Il tutto sarà precisato in una determina che sarà presto ufficializzata dopo la quale, entro cinque giorni, gli interessati dovranno produrre domanda di assegnazione delle aree in Mar Grande. I primi ad averne diritto sono coloro che erano già concessionari in Mar Piccolo. Le superfici che saranno loro assegnate saranno all'incirca pari ad un 50% delle aree utilizzate in Mar Piccolo. La graduatoria che sarà stilata conferrà anche coloro che, prima abusivi, si saranno nel frattempo regolarizzati. Le assegnazioni delle aree, suddivise in lotti da 500 metri quadri, saranno di stretta prerogativa delle istituzioni, allo scopo - dice Matichecchia - di evitare utilizzazioni delle aree a macchia di leopardo. Intanto, è fermo a cinque il numero dei mitilicoltori che hanno già prodotto domanda di concessione in Mar Grande (tre dei quali già concessionari legittimi in Mar Piccolo, e due messisi in regola). Matichecchia non esclude, tuttavia, che una

