

DIECI COSE DA DIRE SULLA COSTA CONCORDIA

Gennaio 2013

Nei disastri in mare, come nella vita di ogni giorno, il caso e la necessità hanno sempre un ruolo. Fino a che punto l'incidente e il successivo naufragio della Costa Concordia sono stati solo frutto del caso? C'è un processo in corso, di cui rispettosamente attendiamo l'esito, ma alcune considerazioni devono esser fatte a un anno di distanza da un incidente di cui è doveroso ricordare in primo luogo il triste tributo di trentadue vite umane.

1) Un incidente di questo tipo era prevedibile e Greenpeace non è stata certo l'unica a lanciare un allarme¹ sull'affollamento delle rotte marittime in un'area teoricamente protetta come quella del Santuario dei Cetacei (il triangolo di mare racchiuso tra nord della Sardegna, Corsica, Toscana e Liguria, fin quasi a Tolone, in Francia). Il Santuario doveva essere l'occasione, purtroppo mancata, per garantire regole e innovazione anche per i trasporti marittimi.

2) C'è stato bisogno invece di questo disastro per avere (dopo un lungo conflitto tra Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare e Ministero dei Trasporti) le prime regole sui trasporti marittimi nel Santuario: il famoso decreto "anti inchini" che tra l'altro prescrive norme per evitare la dispersione in mare di carichi pericolosi trasportati nel Santuario. Già, perché meno di un mese prima del disastro della Costa Concordia, poco più a nord al largo dell'isola di Gorgona, un traghetto della Grimaldi ha disperso in mare nel corso di una tempesta quasi 200 fusti contenenti sostanze tossiche, 72 dei quali sono ancora in fondo al mare.

3) Il decreto è servito a ben poco: meno di cinque mesi dopo il naufragio della Costa Concordia un cargo turco, la Mersa2, si arenava sugli scogli di Capo S. Andrea all'Isola d'Elba. Lo scorso 9 dicembre 2012 un altro traghetto della Grimaldi perdeva al largo di Palermo (dopo aver attraversato il Santuario dei Cetacei) una decina di tir e semirimorchi: Greenpeace ha subito chiesto lumi sulle conseguenze ambientali al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare, ma dopo oltre un mese non ha ricevuto alcuna risposta. Insomma, un'altra Costa Concordia è possibile.

4) Le preoccupazioni ambientali sono ancora un elemento di rilievo per la vicenda della Costa Concordia. La popolazione del Giglio, e tutti gli amanti di questo splendido mare, attendono la rimozione della nave, che continua a essere rinviata. Ovviamente, rimuovere una nave di 300 metri non è un'operazione semplice e servono tutte le garanzie del caso. Le operazioni di recupero del carburante sono state fortunatamente condotte a termine senza incidenti ma la nave è comunque un "contenitore" di sostanze pericolose, come rilevato dal apporto di Greenpeace "Toxic Costa" del febbraio 2012².

5) Nel corso di un sopralluogo ai primi d'agosto, si è poi visto che lo scafo rilascia in mare, a circa 30 metri di profondità, un materiale torbido che produce "nuvole" piuttosto evidenti. Anche a seguito di questo sopralluogo, Greenpeace è stata ricevuta dall'Osservatorio di monitoraggio per il Recupero della nave Concordia, il 6 settembre 2012. In quella sede ci è stato detto che questi rilasci sono noti da marzo, che il materiale torbido non è stato caratterizzato (tende a sparire da solo in poche ore) e che in queste "nuvole" sono state rilevate deboli tracce di contaminazione in particolare di ritardanti di fiamma, sostanze pericolose la cui presenza era stata prevista da Greenpeace fin dal primo momento (vedi nota 2).

¹ Il rapporto di Greenpeace "Divieto di Balenazione" è del luglio 2010:

<http://www.greenpeace.org/italy/Global/italy/report/2010/mare/report-divieto-balenazione.pdf>

² "Toxic Costa": <http://www.greenpeace.org/italy/Global/italy/photos/climate/2012/inquinamento/toxic-costa.pdf>

6) L'Osservatorio non ha saputo fornire spiegazioni sul perché questi dati non erano stati inseriti nel pur dettagliato elenco delle informazioni diffuse dall'ARPAT (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Toscana) nel proprio sito web³, che riferiva solo delle analisi superficiali. Dopo esplicita richiesta, l'ARPAT adesso pubblica sul sito informazioni su due punti di campionamento a 25 metri di profondità (a poppa e a prua) ma considerata la natura episodica di questi rilasci (come ci ha confermato l'Osservatorio) è difficile pensare che questo tipo di monitoraggio sia sufficiente. Inoltre, non ci sono informazioni sui risultati analitici di campioni d'acqua prelevati dentro lo scafo: un elemento necessario a capire cosa potrebbe succedere quando la nave sarà raddrizzata, con il conseguente rischio dello spostamento (e fuoriuscita) delle masse d'acqua interne.

7) Per affrontare al meglio questi temi, la presidente dell'Osservatorio, Maria Sargentini, ha promesso di coinvolgere le associazioni ambientaliste nelle riunioni di aggiornamento pubblico al Giglio e, in genere, di favorire il dialogo con l'Osservatorio. Il risultato è che Greenpeace non è più stata contattata dall'Osservatorio dopo la riunione del 6 settembre 2012: tutte le informazioni "successive" che ha Greenpeace sono quindi informali.

8) Non rispettare gli impegni presi pare una costante quando si parla di mare e di Santuario dei Cetacei. Nel settembre 2011, i Presidenti della Regione Liguria e della Regione Toscana si erano impegnati a convocare "entro novembre" un tavolo tecnico per discutere (e possibilmente avviare a soluzione) i numerosi problemi riscontrati da Greenpeace nell'area. Anche in questo caso la promessa non è stata mai mantenuta e aspettiamo ancora, da più di un anno, di essere convocati. Evidentemente, la repentina concretizzazione di alcuni dei problemi rilevati da Greenpeace (fusti di Gorgona, Costa Concordia, Mersa2...) ha reso sconsigliabile un confronto aperto su temi meno "fantasiosi" di quel che si credeva. Greenpeace ha messo le sue proposte "nero su bianco"⁴ ma, evidentemente, nessuno le vuole discutere.

9) Oggi, attorno alla Costa Concordia ferve l'attività di cantiere e i fondali immediatamente circostanti (e sottostanti) alla nave sono purtroppo pesantemente impattati dal naufragio prima e dal cantiere adesso. Fortunatamente, grazie anche a condizioni meteorologiche generalmente favorevoli, la nave (per ora) tiene e non ci sono notizie di impatti sulla parte restante dei magnifici fondali del Giglio⁵. Tuttavia, la fuoriuscita dei materiali "torbidi" di cui sopra (punto 5) è un indice chiaro del bisogno di intervenire con urgenza.

10) Quanto ai ritardi fino ad ora registrati, le notizie (tutte da verificare) che giungono a Greenpeace è che essi dipendono da impreviste difficoltà nel complesso lavoro di "trivellazione" del granito gigliese per la realizzazione delle palificazioni necessarie all'operazione di recupero. Greenpeace è stata (sempre informalmente) informata del fatto che il materiale torbido di cui si è detto al punto 5) "non si è più fatto vedere". Sono risposte (e domande) che avremmo voluto ricevere (e fare) in modo aperto e trasparente come ci era stato promesso.



³ <http://www.arpat.toscana.it/attivita/supporto-tecnico-scientifico/emergenze-ambientali/naufragio-nave-costa-concordia>

⁴ <http://www.greenpeace.org/italy/it/ufficiostampa/rapporti/quale-futuro-per-il-santuario-dei-cetacei-nel-mar-ligure/>

⁵ "Come sta il mare del Giglio?": <http://www.greenpeace.org/italy/Global/italy/report/2012/mare/come-sta-il-mare-del-giglio.pdf>