

L'incidente del Mersa 2 all'Isola d'Elba (1 giugno 2012)



Indagine sullo stato dei fondali al 9 giugno 2012

Introduzione

Alle 4.50 del 1 giugno 2012 la nave Mersa 2, un mercantile di 1.686 tonnellate di stazza, con un equipaggio di dodici persone di nazionalità turca, si incaglia sulla scogliera rocciosa del versante nord dell'Isola d'Elba, nel Santuario dei Cetacei.



Foto 1: la Mersa 2 incagliata (1/06/2012)

La nave, con bandiera panamense, era partita da poche ore da Marina di Carrara con un carico di quasi tremila tonnellate di tondini di ferro, diretta a Bejaia, in Algeria.

Sulla dinamica dell'incidente ovviamente ci sono indagini in corso ma è difficile non pensare ad un "errore umano" viste anche le perfette condizioni meteomarine. .

Sulla nave è stata subito verificata la presenza di uno squarcio nella zona di prua dell'ampiezza di tre-quattro metri che, però, non pregiudicava il galleggiamento della nave che è stata disincagliata in tempi rapidi e rimorchiata verso il porto di Livorno.

Il sopralluogo

Avuta notizia dell'ennesimo incidente navale nel Santuario dei Cetacei, Greenpeace ha immediatamente contattato il Comune di Marciana offrendo il suo supporto per una verifica dell'eventuale impatto dell'incidente sul fondale marino. Grazie al rapido svolgimento delle operazioni di disincaglio e rimorchio del Mersa 2, senza evidenti rilasci di materiali e liquidi in mare, fin da subito è sembrato chiaro che eventuali impatti sul fondale sarebbero stati limitati a quelli "meccanici", causati sia dall'incaglio che dall'ancora calata in mare dal mercantile (non è chiaro se per "frenare" la corsa verso la scogliera, per stabilizzare la nave o per tentare il disincaglio in autonomia).

Il Comune di Marciana ha cortesemente accettato l'offerta di Greenpeace e il sopralluogo è stato svolto il 9 giugno, con condizioni meteomarine ottimali dopo che il forte scirocco aveva impedito le immersioni il giorno precedente. Greenpeace è stata accompagnata sul sito dagli amici dell'Associazione Sportiva "Il Careno" che da anni frequentano i fondali della zona.

Il sito dell'impatto si trova tra la Punta di S. Andrea e la Punta della Zanca (Foto 2), e ad una prima ricognizione effettuata dal gommone, non erano evidenti impatti "meccanici" sulla linea di costa (Foto 3).



Foto 2: la Punta della Zanca



Foto 3: il sito d'incaglio del Mersa 2

La successiva esplorazione subacquea ha permesso di escludere che la nave abbia "toccato" la linea di costa. Il Mersa 2 ha infatti "colpito" uno o più scogli che si sono in parte sbriciolati, spostati e in un caso chiaramente ribaltati. Tutto ciò ha fortunatamente frenato la corsa del mercantile in modo non troppo brusco, evitando così danni maggiori.

Il sito dell'incaglio



Foto 4: visione generale del sito d'incaglio

La Foto 4 (sopra) è una visione d'insieme del sito d'incaglio, con una serie di massi caotici alcuni chiaramente spostati, altri scheggiati. Schematizzando, possiamo suddividere la zona in quattro aree, che sono sotto individuate con il colore delle frecce usate nella.

Area "rossa": è evidente una superficie rocciosa piatta, a c.a. 2,5 m di profondità, molto più chiara degli scogli circostanti (Foto 5).



La superficie rocciosa esposta adesso alla luce presenta un popolamento con licheni, serpulidi e alghe rosa tipicamente sciafilo (ovvero, di ambiente in penombra: Foto 6) mentre la parete dello scoglio adesso in ombra (Foto 7) mostra un popolamento con alghe brune e *Acetabularia acetabulum*, che normalmente è esposto alla luce.

Foto 5: lo scoglio "abbattuto" dal Mersa 2

La posizione dei popolamenti è quindi "invertita" ed è verosimile che successivi sopralluoghi possano evidenziare un rapido evolvere dei popolamenti che non possono resistere a lungo nella posizione attuale.

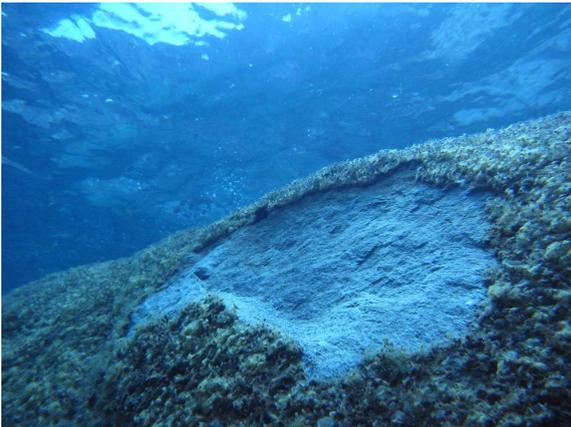


Foto 6: popolamento sciafilo ad alghe rosa e licheni.



Foto 7: popolamento ad alghe brune e acetabularia, adesso all'ombra.

Area "nera": a destra della zona "rossa" si nota un'ampia scheggiatura, di c.a. 60 cm, a una profondità di c.a. 3 metri.



La scheggiatura è verosimilmente da ricondursi non a un impatto diretto con la chiglia della nave (nella zona sottostante non ci sono molti rottami metallici) ma piuttosto a quello di una scheggia staccatasi da un altro scoglio al momento dell'incaglio.

Foto 8: scheggiatura

Area "gialla": su un fondale a c.a. 5,5 metri sono evidenti numerosi detriti che sulla sinistra dell'area di impatto sono prevalentemente rocciosi. Questi detriti sono presenti tutto intorno alla base degli scogli visibili nella Foto 4.



Foto 9: area dei detriti rocciosi



Foto 10: detriti sotto gli scogli

Area "verde": in questa zona, sempre sui 5,5 metri di profondità, è evidente una maggiore presenza di residui metallici (lamiere, rivetti) e di vernice. E' verosimilmente la traccia dell'incaglio. I detriti sono comunque di piccole dimensioni e la dispersione del materiale a causa del moto ondoso è già iniziata.



Foto 11: residui metallici.



Foto 12: tracce di vernice

La franata rocciosa

Oltre il limite dell'area dell'incaglio (prof. max c.a. 5,5 metri) il fondale si abbassa rapidamente con grossi massi, relativamente compatti, misti a ciuffi di posidonia (*Posidonia oceanica*) fino alla quota di 11 metri circa. In quest'area non sembra rilevabile alcuna traccia dell'incidente e le condizioni generali sono buone, a parte un "mazzo" di reti (rete da posta) trovato impigliato nel posidonieto.



Foto 13-16, da sopra in senso orario: gruppo di salpe (*Sarpa salpa*) sul posidonieto; frammento di rete da posta su posidonieto, spugna (*Petrosia* sp.) e serpule (*Serpula* sp.) in ambiente sciafilo (ombra); *Apogon imberbis* su concrezionamento a *Peyssonnelia squamaria*.

Il fondale sabbioso

A circa 11 metri c inizia un fondale sabbioso che è variamente punteggiato da chiazze di posidonieto (una conformazione tipica del fondale che all'Elba i pescatori chiamano "bianchi e neri" per via dell'alternanza di colore chiaro e scuro quando lo si osserva dall'imbarcazione).

Su questo fondale, a c.a. 13 metri di profondità, è evidente la traccia dell'impatto dell'ancora del Mersa 2 che ha "mancato" di un metro circa una chiazza di posidonieto che "ospita" (ancora, per fortuna) un bell'esemplare di *Pinna nobilis*.

Come si vede nelle foto, le tracce dell'ancora e della catena stanno rapidamente sparendo e per fortuna i danni sembrano minimi. E' vero che nella zona sono evidenti "ciuffi" strappati di posidonia ma non è affatto certo che questi danni, deprecabili ma di modesta entità, siano stati causati dall'incidente.



Foto 17 e 18: scarse tracce della catena (sopra) e dell'ancora (sotto) del Mersa 2. Le cavità sono riempite da foglie di posidonia morta e sabbia.



Foto 19 e 20: la *Pinna nobilis* (nacchera, all'Elba) più fortunata dell'isola, sopra. Sotto, posidonia strappata: non è certo che si tratti di una conseguenza dell'incidente.



Conclusioni

Uno scoglio sbriciolato e ribaltato, qualche chilo di rottami metallici e forse qualche ciuffo di posidonia strappata. Per essere il bilancio dell'incagliamento di un mercantile di 90 metri è fin troppo leggero.



E' andata bene, ma non sarà sempre così . Per questa volta, le tracce dell'incidente (a parte gli scogli frantumati e "ribaltati") non dureranno a lungo. I segni dell'ancora sulla sabbia stanno già scomparendo, come dimostra il confronto tra la Foto 21 (a lato) e la Foto 17.

Foto 21: la traccia della catena sul fondale (2 giugno 2012).

Dalle informazioni raccolte da Greenpeace, appare evidente che l'equipaggio della Mersa 2 non aveva competenze sufficienti a garantire la sicurezza della navigazione: come mai è partito indisturbato da Marina di Carrara?

Negli anni '80 da Marina di Carrara partivano navi come la Akbay-1, nota anche per aver trasportato verso la Turchia (ma che combinazione!) parte dei 364 fusti di materiali tossici rinvenuti lungo le coste del Mar Nero tra luglio e dicembre 1988¹. Non è cambiato nulla dall'epoca delle "navi dei veleni"?

Altre informazioni, da verificare, sostengono che l'armatore del cargo (che batteva bandiera panamense, cioè "di comodo") sia praticamente introvabile e che le operazioni di rimorchio e disincaglio saranno finanziate rivendendo il carico della nave (quasi 3.000 tonnellate di ferro). Se la nave fosse stata "vuota", sarebbe ancora lì?

Sono interrogativi inquietanti, intollerabili se parliamo di un patrimonio ambientale quale l'Isola d'Elba e il Santuario dei Cetacei. Solo pochi giorni prima dell'incidente il Comune di Marciana aveva deliberato di aderire all'iniziativa dei "Comuni amici del Santuario": ovviamente, il Santuario ha anche molti "nemici".

Greenpeace da tempo ha individuato nel traffico marittimo una delle principali criticità del Santuario², tristemente confermata dal disastro della Costa Concordia e adesso, in modo fortunatamente meno pesante, da questo incidente.

La Regione Liguria e la Regione Toscana hanno promesso che entro Novembre 2011 avrebbero attivato un "Tavolo tecnico" per iniziare ad affrontare seriamente i problemi del Santuario.

Greenpeace chiede con forza alle Regioni di mantenere le proprie promesse e convocare al più presto il "tavolo tecnico" per discutere di misure concrete a tutela del Santuario. Il Ministero dell'Ambiente, anche a seguito del disastro della Costa Concordia, si è attivato con progetti di studio sullo stato di salute dei cetacei e l'elaborazione di un piano per intervenire sulle rotte delle grandi navi.

Queste iniziative, come quella dei "Comuni amici del Santuario", sono utili ma non

¹ Si veda il rapporto di Greenpeace "The toxic ships":
<http://www.greenpeace.org/italy/it/ufficiostampa/rapporti/inchiesta-navi-tossiche/>

² Ad esempio, il rapporto "Divieto di balneazione" è del luglio 2010:
<http://www.greenpeace.org/italy/it/ufficiostampa/rapporti/divieto-balneazione/>

bastano: tutti devono fare la loro parte. Ad esempio, l'inquinamento da terra è una delle minacce più rilevanti per il Santuario, come più volte denunciato da Greenpeace³, e su questo sono proprio le Regioni a dover intervenire in prima linea, come indicato dal ministero dell'Ambiente in una nota pubblicata il 4 aprile 2012: "nel contenere questi pericoli ambientali, le Regioni hanno un ruolo fondamentale, programmando interventi e facendo rispettare le regole".

È ora che le Regioni si assumano le proprie responsabilità e intervengano, senza nascondersi dietro all'operato del Ministero dell'Ambiente, diventando protagonisti del governo di questo mare che è tutelato, solo sulla carta, da oltre dieci anni!

Roma, 14 giugno 2012

³ Greenpeace ha rilevato contaminazione sia nelle sogliole che nei sedimenti costieri dell'area (<http://www.greenpeace.org/italy/it/ufficiostampa/rapporti/sogliole-tossiche/> e <http://www.greenpeace.org/italy/it/ufficiostampa/rapporti/veleni-a-galla/>)