



Foto Ansa



niera sicura il rischio è minimo. Se questo non avviene il rischio è molto elevato». La dichiarazione di stato di emergenza, ha proseguito il ministro, «comporta che tutte le operazioni che riguardano l'incidente sono di interesse nazionale e hanno la partecipazione delle istituzioni nazionali, del governo congiuntamente con la Regione. Bisogna intervenire subito per scongiurare un disastro ambientale» ha spiegato il ministro Clini. Nel frattempo Vigili del fuoco e sommozzatori della ditta olandese ingaggiata dalla Costa Crociere continuano a monitorare costantemente la situazione, mentre è atteso per domani l'arrivo sull'isola di una piattaforma, detta «pontone», dotata di strumentazioni adatte al pompaggio delle 2400 tonnellate di carburante dai serbatoi della Concordia. Anche in questo caso, però, l'incognita è di nuovo il maltempo, che potrebbe causare ritardi e far slittare così l'inizio delle operazioni. Servirà invece ancora qualche giorno, spiegavano ieri gli uomini dei Vigili del fuoco, prima di vedere arrivare sull'isola dell'Unità Antinquamento della Marina militare.

Nel frattempo inizieranno già da oggi le operazioni, studiate dal coordinamento soccorsi sull'Isola del Giglio, che permetteranno di fissare la Concordia alla terra ferma attraverso delle pesanti gomene tese fra gli scogli e il mare. «Ovviamente è una soluzione temporanea - spiegano al quartier generale sul molo - speriamo comunque che serva a tenere più ferma la nave e evitare che si muova troppo. Soltanto in questo modo, infatti, potremo continuare a lavorare a bordo del relitto alla ricerca degli altri dispersi senza dover evacuare tutto il personale ogni volta che il mare grosso lo sposta». ♦

IL COMMENTO Vittorio Emiliani

STOP ALLE MAXI-NAVI IL PAESAGGIO È IL BENE PIÙ PREZIOSO

Il business delle maxi-crociere non ha avuto soste nel decennio 2000-2010 balzando nel mondo da 10 a 19 milioni di passeggeri. Nei porti italiani la crescita è stata addirittura del 397 %, è continuata, malgrado la crisi, nel 2011 (+ 16 %), prevedendo per il 2012 traffico stabile o in leggero aumento. Sino al tragico incidente del Giglio che ha provocato serie perdite alla Borsa di Londra al titolo della Carnival nella quale rientra la Costa Crociere. Incidente che fa emergere una chiara esigenza di regole. Il gigantismo navale galoppa: la Costa Concordia con 112.000 tonnellate di stazza, 3.800 crocieristi a bordo e 290 metri di lunghezza passa in seconda fila dinanzi a colossi come la Allure of the Seas o la Oasis of the Seas dal tonnellaggio doppio, che possono portare l'una 5.400 e l'altra 6.360 passeggeri (più circa 2.000 uomini di equipaggio). Del resto, poco meno della metà delle supernavi commissionate ai cantieri offrirà più di 3.000 posti letto.

E il Mediterraneo sta salendo: era al 12, ora è al 18, presto potrebbe giungere al 20 % del business mondiale. Civitavecchia, il porto di Roma (da dove vanno

e vengono i crocieristi per visite mordi-e-fuggi), coi suoi 2 milioni e mezzo di passeggeri "vede" ormai Barcellona fino a ieri primatista in Europa, ed è fra i top 10 del mondo con Venezia che, arrivata a 1,8 milioni di imbarchi e sbarchi, è il principale "home port" europeo. Tutto per bene? Per le società di navigazione certamente sì e anche per porti e cantieri. Meno bene per un Paese dagli equilibri ambientali e paesaggistici delicatissimi. Le proteste per l'ingresso di questi mastodonti fino al bacino di San Marco sono sempre più diffuse e vibrante. Per seri problemi di inquinamento: visivo, atmosferico e lagunare. Finché sono in navigazione, infatti, questi colossi non inquinano molto, ma quando rallentano e si avvicinano alle rive il loro contributo allo smog ha punte altissime: si calcola che a Los Angeles concorrano per un quarto alla grigia cappa sopra la città. Più l'inquinamento delle acque, ovviamente.

Si deve dunque parlare - come ha già fatto il ministro dell'Ambiente, Corrado Clini - di rotte da proibire e da rettificare. Non più maxi-navi dentro la Giudecca e il bacino di San

Marco. Non più fra le isole che formano il Parco dell'Arcipelago Toscano, né alle Bocche di Bonifacio come nelle acque del Santuario dei cetacei (messi in seria crisi dai sonar delle navi). Non più nelle vicinanze di arcipelaghi come le Eolie o come le Tremiti, e nell'attraversamento dello stesso Stretto di Messina dove le correnti (e lo scirocco, per un terzo dell'anno) sono assai forti. Tutto ciò per rispettare acque e paesaggi che si potranno continuare ad ammirare di lontano o navigando su più modesti traghetti e aliscafi, oppure sulle totalmente ecologiche barche da diporto a vela.

Insomma, senza sottovalutare il fatto che l'industria delle crociere - fra cantieri, porti, trasporti, soste a terra, ecc. - ha sull'Europa un impatto di 14 miliardi e mezzo di euro, dei quali 4 e mezzo sull'Italia, occorre evitare che essa debordi, schiacciando altri settori dello stesso turismo e minacciando l'ambiente, il paesaggio, i beni culturali. Non dobbiamo dimenticare infatti che questo business, cresciuto prepotentemente dai 500.000 crocieristi del 1970 ai 20 milioni di oggi, si giova dell'uso di beni primari come il mare, le coste, i paesaggi, le città storiche, cioè di beni pubblici, collettivi. La cui consunzione o il cui danneggiamento e/o inquinamento rappresentano una perdita secca. Irrimediabile per l'intero Paese.