

Recupero carburante oggi i primi travasi Scafo, serviranno mesi

Il ministro Clini riferisce alla Camera e mette fretta: domani arriva il maestrale
Il piano: in 28 giorni fuori tutto il petrolio. La nave invece resterà lì a lungo

Sos ambiente

PINO STOPPON
ROMA

Sui rischi di danni ambientali in seguito al naufragio della Costa Concordia «non posso rassicurare nessuno e le notizie sono quelle che avete anche voi», ha detto il ministro dell'ambiente Corrado Clini parlando con i giornalisti ad Arezzo, a margine di un incontro con gli organizzatori del Forum Risk. «Se riusciamo ad avere tempo per svuotare i serbatoi della nave saremo tutti più tranquilli, altrimenti resterà la preoccupazione», ha aggiunto il ministro. Oggi il governo riferirà sulla tragedia e sui prossimi compiti con un'informativa alla Camera (ore 16). E sempre oggi - secondo voci provenienti dalla stessa Costa Crociere - inizieranno le operazioni per preparare il combustibile, 2 mila e 380 tonnellate stipate in 21 cisterne, ad essere rimosso dalla Concordia.

Dal basso. Come per i superstiti, dunque, è una corsa contro il tempo. Da domani sera sarà più difficile lavorare intorno alla Costa Concordia: le previsioni del tempo sono pessime. Da giovedì sera i venti che battono le coste maremmane gireranno da sud-est a sud-ovest, saranno moderati e forti, sempre fra i 10 e i 20 nodi fino a venerdì pomeriggio: saranno 20 ore difficili, il mare è previsto "mosso", anche se sembra scongiurata la mareggiata. Le correnti marine invece caleranno già da stasera, e "spingeranno" verso nord.

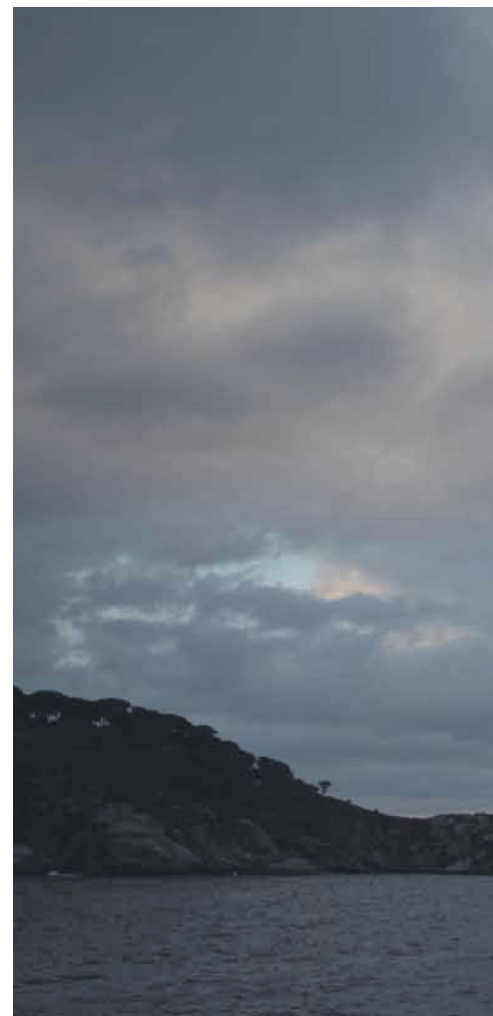
Dall'alto. Su tutte le operazioni necessarie vigilerà anche un siste-

ma satellitare, operativo da ieri: il cosmo-skymed, promosso dall'agenzia spaziale italiana e dal ministero della difesa. Dovrà monitorare eventuali perdite di carburante dalla nave da crociera. Sono quattro satelliti che lavorano alle immagini, e rileveranno qualsiasi perdita futura. saranno utili anche alle indagini, in quanto la loro attività di routine prevede una mappatura completa dell'Italia ogni 16 giorni.

La prima immagine risale a poche ore dal naufragio, alle 6,30 di sabato 14 gennaio, e mostra la nave piegata su un fianco, circondata dalle imbarcazioni di soccorso. Ma è per scongiurare il rischio ambientale che torneranno comodi: «Acquisiremo immagini dettagliate, fino alla risoluzione di un metro, e così vedremo qualsiasi eventuale sversamento», assicura Alessandro Colet-

ta, responsabile del progetto per l'Agenzia.

Primo: scaldare. Intanto, si ragiona dei possibili modi d'intervento per rimuovere l'enorme scafo di 150 mila tonnellate di stazza. Il carburante, come già detto, va "preparato": chiamato Ito 380, data la sua "intensità" dovrà essere riscaldato prima dell'estrazione. Una volta svuotata la nave, dovranno essere tappate le falle, ma si vedranno solo quando le protezioni applicate in questi giorni saranno rimosse. Dapprima, dunque, il carburante. È arrivato al Giglio il "pontone", il Meloria (arriva da Piombino), utile al travaso nelle bettoline, con pompe e compressori. E per recuperare tutto il carburante serviranno 28 giorni e si partirebbe dalle 13 cisterne esterne per poi passare a quelle interne.



Serviranno invece alcuni mesi per rimuovere lo scafo.

Quattro possibilità. Poi si potrà procedere in quattro modi: l'opzione al momento più gettonata è quella di sollevare l'imbarcazione se-

L'INTERVENTO

Michele Meta *

CONTROLLO ROTTE: CHE FINE HA FATTO LA LEGGE DEL 2001?

Per impedire le collisioni tra gli aerei, in tutto il mondo, è stato messo a punto un sistema di controllo del traffico aereo con controllori in carne ed ossa che seguono passo dopo passo sui monitor le rotte dei singoli aerei e provvedono a segnalare ai piloti i pericoli dovuti ad eventuali cambi di rotta o quota, suggerendo le necessarie correzioni.

Un sistema di controllo simile per il traffico marittimo è stato

introdotto nel nostro Paese con la legge 51 del 2001. Tutte le navi ormeggiate o in movimento dovrebbero essere controllate dai "controllori del traffico navale" che dovrebbero avvertire, come succede per gli aerei, gli equipaggi del possibile pericolo e dell'errore umano. Considerando che una nave delle dimensioni della Costa Concordia non ha velocità simili ad un aereo, ci dovrebbe essere tutto il tempo

necessario per evitare che l'errore umano determini una sciagura come la collisione con scogli e conseguenze drammatiche per i viaggiatori e per l'ecosistema marino o costiero. Per dotare l'Italia di questo sistema (*Vessel Traffic Services* e satellitare), sono state investite ingenti risorse (nella legge si parla di 13 miliardi di vecchie lire l'anno, circa 6,5 milioni di euro) per far decollare il sistema e sono previste pesanti sanzioni a carico dei comandanti che cambiano rotta senza preavviso e autorizzazione.

Il nostro Paese dispone da undici anni di un sistema di controllo del traffico marittimo. Alcune domande sono quindi d'obbligo. Dopo undici anni dall'entrata in vigore della legge 51 a che punto è la sicurezza dei