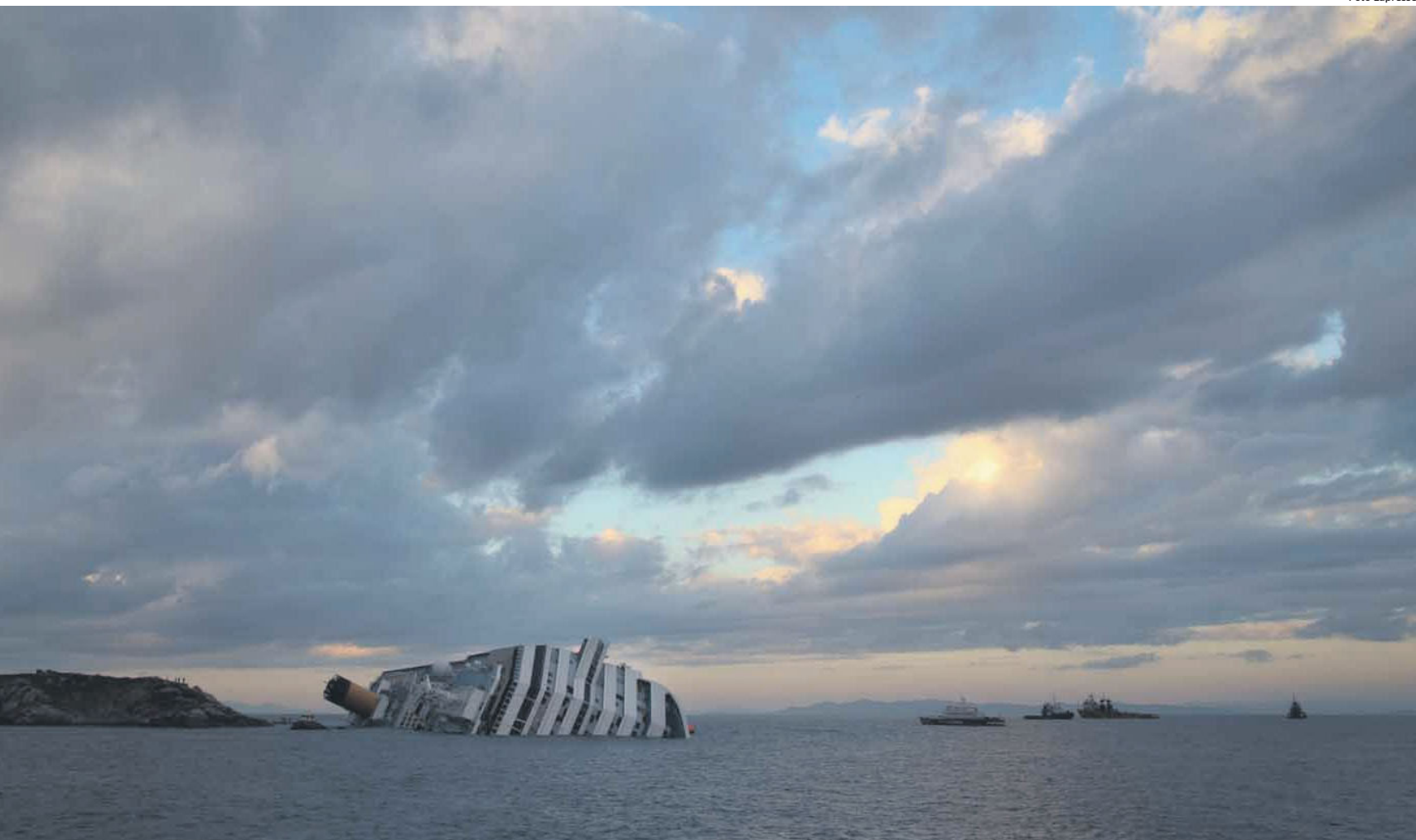




Foto Lapresse



mi-affondata con palloni d'aria. Una volta rimessa in galleggiamento, la Costa Concordia verrebbe poi trainata da potenti rimorchiatori. Bisognerà però valutare la capacità dello scafo di trovare - ancorché sostenuto dai palloni - un equilibrio de-

cente.

Su questo "tenore" è più difficile praticare la seconda possibilità: quella di agganciare con i cavi lo scafo e tirarlo con molti rimorchiatori. Ma quanta acqua ha imbarcato? Quanta forza serve?

Le altre due possibilità sono filosoficamente diverse: segare la nave in tronconi, più semplici poi da rimuovere. Oppure - in caso di inabissamento - e calcolato che i costi di recupero diventerebbero insostenibili, si procederebbe alla bonifica

della nave (operazione delicata e lunga) e la Concordia resterebbe così sui fondali dell'Argentario, e il suo destino sarebbe comune a quello di moltissime altre imbarcazioni affondate. Gli ambientalisti vedono quest'ultima ipotesi con il fumo negli occhi, perché deturperebbe un paesaggio rinomato per la sua purezza.

Sulle varie azioni si è soffermato il presidente di Costa Crociere, Pier Luigi Foschi, che ha visitato

nostri mari? Chi controlla davvero il traffico marittimo e le rotte? Quali sono le aree di mare nazionale controllate con questo sistema? Perché non sono state elevate sanzioni ai comandanti delle navi che, come dimostrano i materiali fotografici di questi giorni, fanno spesso il rito de "l'inchino" mettendo a rischio i passeggeri? Alla fine di ogni viaggio vengono consegnate dai comandanti delle navi le scatole nere affinché siano messe a disposizione dell'autorità marittima. Quanti controlli vengono fatti sulle scatole nere?

La sciagura dell'Isola del Giglio merita chiarimenti su questi delicati aspetti che riguardano la sicurezza dei nostri mari ma occorre intervenire immediatamente anche con

alcune precise azioni: estendere anche alla navi da crociera l'obbligo previsto per i mercantili del doppio scafo, che può scongiurare nel caso di incidenti come quello della Costa Concordia, da un lato l'affondamento della nave e dall'altro la fuoriuscita di carburante con i relativi danni ambientali. L'incidente avvenuto qualche anno fa nel Golfo del Messico fu lo spunto che ci consigliò di proporre una legge per costruire una flotta di quattro navi cosiddette "mangia petrolio" alle dipendenze del ministero dell'Ambiente e delle Infrastrutture, per consentire interventi rapidi nel caso di sversamento in mare di idrocarburi a seguito di incidenti come quello all'Isola del Giglio.

Fincantieri possiede un brevetto per questo tipo di navi: sarebbe il caso di accelerare l'approvazione di quella legge, ora ferma in commissione alla Camera.

Un'ultima riflessione. Per la dinamica e le dimensioni della nave è stata una "fortuna" che non si siano verificate esplosioni ed incendi a bordo. Ma soprattutto va reso merito alla macchina dei soccorsi, dalla Capitaneria di Porto ai Vigili del Fuoco, dalle forze di Polizia alla Croce Rossa che hanno dimostrato grandi capacità di intervento per un incidente che avrebbe potuto avere conseguenze peggiori.

\* Capogruppo Pd commissione Trasporti e Telecomunicazioni della Camera

## Le operazioni È arrivato il "pontone" il gasolio sarà pompato nelle bettoline

l'isola per ringraziare il sindaco, i cittadini e le forze dell'ordine. Secondo Foschi ci sono da fronteggiare «i più alti livelli di difficoltà». «Dobbiamo evitare l'inquinamento e portare via questo gigante che è venuto a morire qua davanti».

Per tutto il periodo delle operazioni intorno alla nave è prevista una cintura di barriere d'altura anti-inquinamento di 900 mt. A posizionarle i quattro mezzi del ministero dell'Ambiente che prevedono anche barriere costiere per proteggere le calette. ♦