



Foto Donato Fasano/LaPresse

# Nella città dell'Ilva il nuovo incubo si chiama petrolio

Con il progetto Tempa Rossa la raffineria sarà raddoppiata  
Nel porto oltre duecento petroliere l'anno dalle 40 attuali  
E il rischio ambientale entra nella campagna elettorale locale

## Il dossier

**SALVATORE MARIA RIGHI**

ROMA  
srighi@unita.it

**D**uecento petroliere all'anno. Quasi il dieci per cento di tutte le tremila navi che ogni passano nel porto. Per una città avvelenata e dimenticata, come Taranto, potrebbe essere il colpo di grazia. Eppure il progetto Tempa Rossa ha avuto via libera da tutti, è tutto in regola il piano dell'Eni che vuole una raffineria molto più grande e molto più potente nel cuore della città pugliese. Più oro nero dalla Val d'Agri, più petrolio dalla Basilicata dentro l'oleodotto che arriva sulla costa, tra Mar Piccolo e Mar Grande, e più petroliere e navi cisterna che poi devono portarselo via, tutte quelle tonnellate di greggio. Lo schema è semplice, ma l'incidente, la falla e la chiazza hanno scoperchiato dubbi e domande a cui pochi sembrano voler rispondere.

**Non certo** le istituzioni locali, dal comune alla regione, che hanno avallato il progetto Eni non senza qualche polemica. L'ha sollevata, per esempio, l'ex assessore della Giunta del sindaco uscente Stefano. Lucio Pierri, così si chiama, sostiene che c'è «un mistero profondo sul come si sarebbe arrivati ad una autorizzazione da parte della Regione: in Giunta e in Consiglio comunale non se ne è mai parlato». Eppure qualcuno deve avere dato il via libera perché il punto, adesso, che cosa succederà in una città che tra acciaio e benzina rischia di morire avvelenata. Il giacimento in Basilicata è il più grande d'Europa e con queste premesse il volume di petrolio che transiterà per Taranto, tra quello in via di raffinazione e quello da caricare e portare via, potrebbe raggiungere livelli enormi. Non è solo il rischio incidenti a preoccupare, in una comunità che aspetta con molta apprensione gli esiti del procedi-

mento giudiziario che sta mettendo alle strette l'Ilva, la più grande acciaieria d'Europa. «Il porto non può incrementare ulteriormente la propria esposizione al rischio» sottolinea Peacelink che insieme alle altre realtà della società civile, in tutti questi anni, ha supplito a croniche e incredibili lacune istituzionali e politiche.

«L'attuale traffico portuale di petroliere oscilla tra le 100 e le 150 navi all'anno. Con il progetto Tempa Rossa dell'Eni le petroliere salirebbero a 200-220 all'anno con un incremento medio vicino al 100%. Dato che il porto può ospitare tremila navi ogni anno, è chiaro che duecento petroliere sono veramente troppe per Taranto» fa sapere il presidente Alessandro Marescotti. Il quale depone sul tavolo

## DIRITTI

### Una campagna per informare i richiedenti asilo

I richiedenti asilo che arrivano in Italia diretti in un altro paese, lo traducono così: evita ogni controllo. C'è anche chi si brucia i polpastrelli per rendere impossibile, nel caso, l'identificazione. È una legge non scritta. Che però traduce i divieti dal cosiddetto Sistema Dublino. Il Consiglio Italiano per i Rifugiati non ha dubbi. «Quel sistema va abolito e sostituito dal principio che un richiedente asilo può scegliere la sua destinazione finale», spiega Christopher Hein.

Intanto, però la "riduzione del danno" è una campagna di informazione dal titolo «Gente di Dublino», presentata ieri dal Cir insieme al Consiglio dei Comuni e Regioni d'Europa e al sottosegretario all'Interno Saverio Ruperto. Cinquantamila opuscoli in dieci lingue, spot e locandine. Che saranno distribuiti presso questure, prefetture, centri d'accoglienza. Per far conoscere a chi arriva in Italia procedure e diritti che devono essere garantiti a chi chiede asilo. Compresa la possibilità di ricongiungersi almeno a figli o genitori. **MA.GE.**

delle istituzioni una riflessione ad ampio respiro: «L'incidente è un campanello d'allarme da ascoltare con attenzione. Occorre mettere al primo posto il mare, bene unico e vera ricchezza della città. Non possiamo continuare così, bisogna recuperare saggezza e senso del futuro. Un altro sviluppo è possibile, un altro mare invece no».

Si apre una falla in una nave e si scoprono, o meglio tornano a galla, alcune cose un po' bizzarre. Per esempio, il fatto che una città dove non esisteva nemmeno il registro dei tumori, il che renderà molto arduo capire con precisione il prezzo umano dell'inquinamento e dei veleni di questi anni, e dove non esiste un grammo di Lugol forte, l'unico

## Fiume nero

Dalla Basilicata alla città dei Due Mari greggio in quantità

## Nuovo sindaco

Ai primi di maggio si vota: il peso della questione acciaio

medicinale che mette al sicuro la tiroide in caso di incidente radioattivo (e Taranto, per non farsi mancare nulla, è anche nell'elenco delle basi navali nuclearizzate per motivi militari), è stata ed è sempre ben presente nei pensieri - addirittura - del governo e del parlamento. Come quando, nell'estate 2010, fu emanato un decreto sul benzoapirene a dir poco di manica larga, guardacaso la faccenda riguarda moltissimo la produzione dell'acciaio. O come il decreto semplificazioni del governo in carica, che all'articolo 24 sostanzialmente sancisce la "trivella libera" sulle nostre coste, e quindi anche su quelle pugliesi, perché prolunga le autorizzazioni a estrarre senza ulteriori valutazioni di impatto ambientale. Riguarda naturalmente anche Taranto, per il quale Berlusconi e ora Monti, coi loro esecutivi, hanno scritto una norma praticamente «ad cittam»: il limite per trivellazioni, che in Italia è 12 miglia, nel mare di Taranto è stato sfiorciato della metà, cinque miglia.

Anche questo, forse, sarà uno spunto per la battaglia elettorale in corso. All'inizio di maggio si vota per l'elezione del sindaco e quello uscente, Ippazio Stefano, come la provincia e la regione è stato risucchiato nei veleni che la questione Ilva ha sparso non solo per le perizie del tribunale, ma anche tra i palazzi del potere pugliese. ❖



Tra l'altro ho potuto vederlo di persona, era abbastanza raggrumato, come una sostanza gelatinosa».

Ma anche se non c'è rischio di inquinamento ambientale, resta il timore che fatti simili possano nuovamente ripetersi. Lo sottolinea il presidente di Peacelink Alessandro Marescotti, affermando che «Taranto, con questo grave incidente, si conferma una città vulnerabile. Il porto non può incrementare ulteriormente la propria esposizione al rischio». E aggiunge che «l'attuale traffico portuale di petroliere oscilla fra le 100 e le 150 navi all'anno. Ma il traffico potrebbe aumentare visto che è già stato deciso l'ampliamento della vicina raffineria. Si prevedono oltre duecento petroliere all'anno». Quello che è successo a Taranto, dove un nave a causa di una falla ha perso carburante nel Mar Grande, «è un avvertimento», sottolinea Greenpeace, l'associazione infatti «esprime sollievo per le notizie che ridimensionano la portata dell'incidente di Taranto che in un bacino chiuso come il Mar Grande avrebbe avuto un impatto devastante», ma si dice «è preoccupata per gli scenari petroliferi che si preparano in Italia, e nel Golfo di Taranto in particolare». ❖