



I lavoratori dell'Ilva di Taranto in marcia ieri verso il palazzo del Governo
FOTO MAURO SCROBIGNA /L'ESPRESSO

Fanghi e veleni, dall'Arsenale un'altra bomba ecologica

Non credevano ai loro occhi, il maresciallo e i due carabinieri che sono entrati nel recinto della darsena. Proprio lì, nel cuore dell'Arsenale che è uno dei luoghi sacri delle nostre forze armate, hanno scoperto una discarica a cielo aperto piena di rifiuti di ogni tipo, alcuni pericolosi e maleodoranti. Scoprendo, è proprio il caso di dire, una storia che riguarda navi, appalti e una montagna di sostanze tossiche che potrebbero aver inquinato per anni il mare e la terra di Taranto, sotto agli occhi della nostra Marina.

Inizia tutto il 5 settembre scorso, quando i tre militari si presentano, accompagnati da uomini della capitaneria di porto, nell'area demaniale in località Carri, nel primo seno del Mar Piccolo. È una zona militare all'interno dell'Arsenale inaugurato il 21 agosto 1889 da Umberto I di Savoia. Qui 62 anni fa, tra l'11 e il 12 novembre del '40, nella famigerata «Notte di Taranto» la Regia marina perse quasi la metà della sua flotta a causa di un attacco di motosiluranti inglesi. Da allora, dopo la guerra, l'Arsenale ha ricoverato e assistito a rotazione tutta la Marina, oltre a tantissime navi da carico civili. La zona in cui sono entrati i carabinieri, infatti, è in concessione alla Le.de. Spa, sede legale a Taranto. Il titolare, Vincenzo Bruno, 35 anni, è indagato per reati ambientali, abbandono di rifiuti e discarica abusiva in base agli articoli 192 e 256 del decreto legislativo 152/2006.

ZONA SEQUESTRATA

L'area è stata sottoposta a sequestro e le indagini risultano tuttora in corso. I rifiuti di cui stiamo parlando, dietro cui si ipotizzano business milionari e smaltimenti illeciti, riguardano le sentine delle navi, sia militari che civili. Ossia, in poche parole, la pattumiera che si trova su ogni imbarcazione e che periodicamente va svuotata e smaltita con particolari procedure. A seconda del tipo di nave, la sentina può essere anche molto grande e visto che si parla di un'attività in corso da anni, che ha riguardato migliaia di navi, è facile immaginare che l'impianto Recoil della Le.de. abbia macinato montagne di veleni. Vincenzo Bruno ha ereditato la ditta dal padre Egidio e dagli anni 90 ha la concessione per il recupero dei rifiuti speciali.

Ci si potrebbe chiedere come siano state pulite e smaltite le sentine prima di quella data, visto che all'Arsenale non risultano in passato altre società appaltatrici. Ma ai forti dubbi sul passato si sommano le preoccupazioni per questi ultimi 15

L'INCHIESTA

SALAVATORE MARIA RIGHI
INVIATO A TARANTO

Tonnellate di rifiuti tossici delle navi smaltiti in maniera illegale. I pm accusano la società che per anni li ha smaltiti facendo profitti d'oro

anni di gestione Le.de. Che cosa contengono le sentine? Pcb, diossina, metalli come selenio, rame, alluminio, cadmio, piombo, buro e perfino nichel. Separati con un procedimento chimico gli olii dei motori, che poi vengono rivenduti a parte, il resto deve essere trattato e ridotto a fanghi che sono innocui solo se finiscono il loro ciclo, diventando stabilizzati e quindi inerti. L'acqua depurata viene ributtata in mare pulita e sterilizzata, o almeno così dovrebbe essere. Perché quello che hanno trovato i carabinieri della Marina nel sopralluogo non induce a essere molto ottimisti sul modo in cui la Le.de. ha lavorato. Oltre a materiali ferrosi, alcuni anche speciali, come le batterie, i militari hanno trovato «sacchi in pessimo stato di conservazione contenenti rifiuti speciali consistenti in fanghi derivati dall'essiccazione delle acque oleose di sentina». In altre parole, una catasta del condensato di chissà quante sentine, un concentrato di veleni abbandonato a cielo aperto.

Per stessa ammissione del titolare, la società non ha più l'autorizzazione ad esercitare l'attività dal marzo scorso. Ma come avrà smaltito tutti i fanghi di questi

anni? La legge prescrive un registro di carico e di scarico di tutto quello che passa da un impianto come il Recoil della Le.de. e gli inquirenti cercheranno di capire se i sospetti hanno un fondamento. Lo smaltimento di una sentina rende fino a 200 euro al metro cubo. Pare che l'impianto abbia prodotto almeno 600 chili di fanghi a settimana, moltiplicato per 15 anni, il tempo in cui Le.de. ha operato nell'Arsenale, sono almeno 450-500 tonnellate di fanghi prodotti nei quali, sono concentrati veleni che di norma si misurano in nanogrammi e milligrammi, per pericolosità ed effetti. Per avere un'idea anche parziale della mole di acque lavorate dalla Le.de., basta dire che il nuovo bando emesso dall'autorità portuale per l'appalto valido nei prossimi tre anni riepiloga, dal 2005 al 2011, 15.586 navi attraccate al porto mentre i rifiuti prelevati ammontano ad oltre 20mila metri cubi. Ma non è tutto, perché nel 2006 Vincenzo Bruno, che aveva una ferramenta di materiale elettrico prima di trattare rifiuti speciali, ha costituito un consorzio d'impresa con due colleghi per aggiudicarsi analogo appalto per le navi militari a Maribase, la nuova base della Marina che ha affiancato l'Arsenale. A Chiapparo operano da sei anni, insieme alla Le.de., la «Rs» e la «Tritone srl», poi si è aggiunta da ultima «Ecologica sud». Il ciclo di raccolta e smaltimento è rimasto collegato all'impianto di Recoil, dove dovevano confluire le acque di sentina depurate dagli olii che sono un business a parte, perché ogni camion che si porta via una cisterna piena costa 5000/6000 euro all'amministrazione militare, e mese dopo mese e anno dopo anno si fa presto a contare tanti viaggi. Le società si sono susseguite come capofila dell'Ati, sciolta all'inizio di novembre.

Anche a Maribase però, il fiore all'occhiello della Marina, pare ci sia qualcosa che non va nella pulizia delle sentine. Il 6 marzo 2011 si presentano all'impianto i carabinieri, a quanto pare su indicazione dell'Arpa, per controlli nelle vasche che raccolgono le acque biologiche, l'altra componente della sentina di una nave. La presenza inspiegabile di metalli in quei reflui ha fatto ipotizzare ai militari irregolarità e forse una frode nel modo di separare il contenuto delle sentine e poi il suo smaltimento. Il sospetto è che dietro le dizioni generiche con cui sono state compilate le bolle di accompagnamento dei carichi ci sia stato uno scambio tra olii e acque sporche, con un meccanismo che in pratica ha pagato due volte dalle casse dello Stato ai concessionari l'attività dell'impianto che rientra nella competenza della provincia per le autorizzazioni. Ma pare che le ditte che lavorano a Maribase, nella casa della nostra Marina, dal 2009 operino con un'autorizzazione scaduta. L'impianto però è rimasto a pieno ritmo fino a poco fa, nonostante interventi delle autorità. E nonostante l'imminente trasloco a poca distanza dei gavietti delle pregiate coltivazioni di cozze tarantine, in fuga dal limitrofo Mar Piccolo.



L'impianto Recoil della Le.de spa. Visibili i sacchi con le sostanze tossiche

re l'emergenza.

Terzietà del controllo e progetto salutare dovrebbero, nelle intenzioni dei fautori del decreto d'urgenza, superare lo scoglio dell'incostituzionalità. Rischio fortemente paventato da Nichi Vendola, perché, dice il governatore pugliese, «tutto quello che dovesse finire impugnato davanti alla Corte Costituzionale rappresenterebbe un aggravamento della situazione, non l'avvio della soluzione, che è nel rispetto preciso di quello che è stato l'esercizio dell'azione penale». Per queste ragioni il decreto, secondo Vendola, dovrebbe contenere due condizioni indispensabili: gli interventi di risanamento dovranno essere accompagnati, entro 60 giorni, da una valutazione del loro impatto sanitario fatta dai tecnici di Ispra, Arpa e Asl. La seconda, la deroga immediata ai limiti imposti dal piano di rientro sanitario per Taranto».

Se non ci saranno intoppi il capo dello Stato potrebbe firmare questa sera stessa il decreto. Intanto il comunicato di palazzo Chigi fa una ricostruzione puntigliosa dell'impegno profuso dal 17 agosto: «L'Aia - dice il comunicato - prevede che i tempi del risanamento non interferiscano con l'attività industriale. Il 15 novembre è stato approvato il piano di interventi che stanziava le risorse necessarie, circa tre miliardi di euro e definisce il cronoprogramma».

Auto, in Europa a rischio 70mila lavoratori

È la stima dei costruttori dopo l'accordo fra Ue e Giappone per agevolare gli scambi commerciali

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

Dopo la (inutile) levata di scudi seguita all'accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Corea del Sud, siglato nel 2010 ed entrato in vigore dall'estate del 2011, l'industria europea dell'auto torna a lanciare un nuovo grido d'allarme nei confronti delle autorità di Bruxelles. In questi giorni, infatti, il Consiglio dei ministri Ue ha dato il via libera all'avvio dei negoziati con Tokyo per raggiungere una simile intesa commerciale con il paese del Sol Levante. Un'intesa che, secondo le previsioni delle case automobilistiche del vecchio continente, potrebbe costare al comparto delle quattro ruote una perdita da 35mila a 73mila posti di lavoro.

UNA STRADA A SENSO UNICO
Per l'Accea, l'associazione dei costruttori europei, un accordo tra l'Ue e il Giap-

pone per introdurre riduzioni o esenzioni daziarie nel commercio reciproco, infatti, non farebbe che consentire l'invasione dei mercati europei da parte delle macchine nipponiche, ma non viceversa. Un accordo sbilanciato, dunque, che il settore difficilmente potrebbe sopportare senza pesanti conseguenze in questo momento, dopo cinque anni di crollo consecutivo della domanda di automobili e davanti ad una crisi di sistema che ancora deve sciogliere tutti i suoi nodi.

Studi indipendenti - ha sottolineato in una nota Ivan Hodac, segretario generale dell'associazione presieduta da

...
Mercato in contrazione: dopo i patti con i coreani la concorrenza sarebbe fatale

Sergio Marchionne - hanno dimostrato che un patto internazionale di libero scambio con il Giappone sarebbe «una strada a senso unico». È quanto ha insegnato, prima della conferma di qualsiasi previsione o studio indipendente, anche il precedente storico dell'anno scorso, «un'esperienza che abbiamo già fatto con un'analoga intesa con la Corea del Sud», che certo ha facilitato l'espansione nei paesi europei di case automobilistiche come la Kia e la Hyundai. La stessa cosa potrebbe presto dirsi anche delle vetture Toyota.

Non a caso i paesi europei che più si sono opposti all'avvio dei negoziati sono stati l'Italia e la Francia, le cui industrie - Fiat e Peugeot - si concentrano su vetture medio piccole, le più esposte alla concorrenza asiatica. Più possibilista, invece, la Germania, le cui Bmw, Mercedes e Volkswagen hanno meno da temere dalle utilitarie nipponiche.

«Non ci sono giustificazioni per esporre l'industria europea, uno dei principali pilastri dell'economia Ue, a un nuovo accordo squilibrato con uno dei nostri principali concorrenti» ha aggiunto Hodac. «È arrivato il momento

che l'Unione passi dalle parole ai fatti per difendere maggiormente la sue industrie».

Uno dei punti cruciali dei negoziati, secondo l'Accea, deve essere l'effettiva eliminazione della barriera non tariffaria all'import di auto esistenti in Giappone senza che esse vengano sostituite da altri accorgimenti protezionistici. Per questo l'Associazione chiede alla Commissione Ue, al Parlamento e ai Paesi membri di vigilare sull'effettivo conseguimento di passi in avanti su questo fronte e, se necessario, essere pronti a bloccare i negoziati. In base a uno studio condotto dalla società di consulenza Deloitte per conto dell'Accea, l'aumento delle importazioni dal Giappone - stimato in 443mila unità entro il 2020 - non sarebbe compensato da quello delle esportazioni eu-

...
Penalizzate Italia e Francia: Fiat e Peugeot producono utilitarie. Al riparo le lussuose vetture tedesche

ropee verso il Paese del Sol Levante, valutate in appena 7800 unità in più.

E la conseguente riduzione della produzione in Europa rischierebbe di far perdere il posto di lavoro a un numero di persone compreso tra 35mila e 73mila.

UN MERCATO IN CONTINUO CALO

Nel vecchio continente, del resto, si continuano a vendere sempre meno auto. Secondo gli ultimi dati disponibili, quelli relativi ad ottobre, le immatricolazioni sono scese del 4,6% rispetto al 2011 con quasi un milione di unità, che hanno portato il consuntivo dei dieci mesi trascorsi a quota 10.723mila (meno 6,9%).

Gli analisti attendono per la fine dell'anno una flessione delle vendite superiore al 7% con 12.170mila auto vendute. E pure il 2013 sarà negativo, con una diminuzione stimata del 2,5%. A soffrire, in particolare, sono i paesi dell'Europa meridionale: in Germania il mercato si dovrebbe mantenere stabile, in Francia ci si attende un calo dell'11%, in Spagna dell'11,9% ed in Italia addirittura del 20%.