

A Rapallo disastro da mezzo miliardo Sommersi nel Golfo ancora 150 relitti

FABIO POZZO

Dopo le mareggiate di fine ottobre sfida fra grandi aziende subacquee italiane per rimuovere yacht e barche affondate. Le operazioni avverranno in un mese con un sistema di imbragature, in seguito la bonifica dei materiali inquinanti. Nella mappa della baia di Rapallo disegnata dalla scansione con Multibeam, la devastazione che si è lasciata dietro la mareggiata di due mesi fa appare come un arcipelago di isole verdognole dai contorni tormentati.

«Ognuna corrisponde a una barca o a un groviglio d'imbarcazioni incastrate», spiega Gianluca Passeri, l'amministratore delegato della Drafinsub di Genova, società di opere subacquee che ha già eseguito le prime rimozioni di relitti. Come un campo di battaglia. Sotto le onde giganti che hanno investito la costa ligure nella notte tra il 29 e il 30 ottobre scorsi, a Rapallo sono state danneggiate circa 420 imbarcazioni, di varie dimensioni: 337 erano ormeggiate nel porto Carlo Riva, le restanti ai pontili degli altri concessionari e alle bitte comunali. Ferite, semi-affondate, spiaggiate. Una trentina addirittura triturate, che «sono diventate parte della poltiglia di vetroresina e sabbia spessa quasi 20 centimetri che ricopre il fondale», spiega ancora l'ad di Drafinsub. Tutti gli armatori sono stati diffidati dall'autorità marittima a rimuovere la propria barca. Chi ha potuto, lo ha già fatto. È stato rimosso ad esempio il Maiora di 27 metri, il motoryacht del socio di Bernie Ecclestone che aveva chiesto aiuto a Beppe Grillo. Ed è stato spostato anche l'Aprea 56, lo yacht di 18 metri finito sugli scogli del castello, sul quale si era arrampicato il sindaco Carlo Bagnasco per denunciare i ritardi della burocrazia. «Restano da rimuovere circa 150 imbarcazioni, delle quali 120 affondate nel porto Carlo Riva», spiega Corrado Anghelè, della Stb Italia, la società di perizie navali scelta come coordinatore tecnico dal pool delle compagnie assicurative. La commessa per la bonifica sarà affidata dalle



Le operazioni avverranno in un mese con un sistema di imbragature, in seguito la bonifica dei materiali inquinanti. Nella mappa della baia di Rapallo disegnata dalla scansione con Multibeam, la devastazione che si è lasciata dietro la mareggiata di due mesi fa appare come un arcipelago di isole verdognole dai contorni tormentati. «Ognuna corrisponde a una barca o a un groviglio d'imbarcazioni incastrate», spiega Gianluca Passeri, l'amministratore delegato della Drafinsub di Genova, società di opere subacquee che ha già eseguito le prime rimozioni di relitti. Come un campo di battaglia. Sotto le onde giganti che hanno investito la costa ligure nella notte tra il 29 e il 30 ottobre scorsi, a Rapallo sono state danneggiate circa 420 imbarcazioni, di varie dimensioni: 337 erano ormeggiate nel porto Carlo Riva, le restanti ai pontili degli altri concessionari e alle bitte comunali. Ferite, semi-affondate, spiaggiate. Una trentina addirittura triturate, che «sono diventate parte della poltiglia di vetroresina e sabbia spessa quasi 20 centimetri che ricopre il fondale», spiega ancora l'ad di Drafinsub. Tutti gli armatori sono stati diffidati dall'autorità marittima a rimuovere la propria barca. Chi ha potuto, lo ha già fatto. È stato rimosso ad esempio il Maiora di 27 metri, il motoryacht del socio di Bernie Ecclestone che aveva chiesto aiuto a Beppe Grillo. Ed è stato spostato anche l'Aprea 56, lo yacht di 18 metri finito sugli scogli del castello, sul quale si era arrampicato il sindaco Carlo Bagnasco per denunciare i ritardi della burocrazia. «Restano da rimuovere circa 150 imbarcazioni, delle quali 120 affondate nel porto Carlo Riva», spiega Corrado Anghelè, della Stb Italia, la società di perizie navali scelta come coordinatore tecnico dal pool delle compagnie assicurative. La commessa per la bonifica sarà affidata dalle

assicurazioni ai primi di gennaio. Un appalto da alcuni milioni di euro (si stima entro i 5), per un valore complessivo degli scafi coinvolti (inclusi quelli già rimossi) che supera i 300 milioni. Mezzo miliardo, se si calcolano anche le infrastrutture. La gara per il maxi appalto Le compagnie preferiscono avere un unico interlocutore, così da trattare la rimozione in blocco di tutti i relitti anziché dover negoziare con gli armatori caso per caso, una soluzione che semplifica gli aspetti burocratici. Il valore dell' assegnazione tiene conto del grado di difficoltà delle rimozioni: semplice, vale a dire relitto singolo; medio, due o più relitti aggrovigliati; difficile, relitti incastrati sotto le macerie della diga frangiflutti del Carlo Riva demolita dalle onde. I preventivi sono stati richiesti a colossi come Castalia e Micoperi, e a gruppi più piccoli. Quelli locali, per concorrere, hanno unito le forze e costituito una rete d' imprese: ne fanno parte le società genovesi Vernazza, Italsub, Drafinsub, Santoro, Oromare e la Neri di Livorno. Presidente di questo consorzio, uno dei primi casi in Italia in questo genere di interventi, è lo stesso Passeri. «Potevamo competere solo se univamo le forze. Ci conosciamo tutti, li ho chiamati uno per uno e ho chiesto loro: vi fidate di me?». Chi vincerà dovrà presentare un piano di rimozione che prevede per ogni relitto la posa delle panne anti-inquinamento, lo svuotamento dei serbatoi di gasolio e il progetto per la rimozione vera e propria dello scafo. Un' opera di ingegneria navale che prevede l' imbragatura della barca con l' aiuto dei sub e il suo sollevamento con la gru-pontone. E qui sta il difficile, perché naturalmente non deve cedere nulla. In termini di tempo, quanto lavoro richiederebbe l' intera pulizia? «Un mese di lavoro, al netto della burocrazia», secondo Passeri. «La baia è una discarica» Sgomberato dai relitti (che saranno smaltiti nei cantieri navali o centri appositi, ma anche venduti), il campo di battaglia non sarà però ancora franco. C' è un altro macigno da spostare, che la mareggiata ha deposto nelle acque di Rapallo: la baia è una discarica che va bonificata. Un intervento che costerà forse il quadruplo della rimozione delle barche. Là sotto c' è di tutto: plastiche, batterie, cavi e impianti elettrici, granuli di vetroresina, grumi di idrocarburi, oli vari e altro ancora. Elementi inquinanti a lungo termine. L' ad di Drafinsub a questo punto si passa la mano sulla barba scura e osserva la mappatura tridimensionale dello scempio. Stringe gli occhi e tira un respiro profondo. Lui, sul campo di battaglia, c' è già stato. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.