



Cile: 45mila salmoni "affogano" nelle stive di una nave. Da recuperare e distruggere per evitare disastro ecologico

Puerto Montt, Cile, 6 novembre 2017 - Una società cilena che contribuì al recupero della "Costa Concordia" si cimenterà a recuperare una nave affondata a Chiloé. L'operazione più delicata è quella di rimuovere i pesci decomposti a causa del grande rischio ambientale (El Mercurio).

La "Seikongen" era il gioiello della flotta della società CPT. Era costata 20 milioni di dollari in Cina con le ultime tecnologie applicate e varata in mare con l'inaugurazione dei gadget all'inizio di ottobre. Sette giorni dopo, alle 11 del mattino del 18 ottobre, la nave "Seikongen" cominciò ad avere problemi. Dopo essere stata caricata con 45 mila salmoni Camanchaca, che aveva preso dalla fattoria Pilpilehue, li ha portati a Chonchi per continuare il loro processo di crescita. Ma cominciò a sprofondare e, alle ore 4 del pomeriggio di quel mercoledì, si inclinò e si fermò completamente, con 214 tonnellate di salmone vivo che nuotava nelle sue stive.

Quel pomeriggio, i subacquei professionisti della società Oxsean hanno chiuso le valvole della nave e i punti da cui il carburante che potrebbe uscire ed inquinare le acque del mare. Hanno installato barriere nel perimetro per prevenire una fuoriuscita di idrocarburi nella zona, mentre i vicini di Chonchi guardarono e scattarono foto.

Sono già passati 18 giorni. Il salmone è morto ed è passato da un carico vivo a un rifiuto organico che, se versato, può generare un'emergenza ambientale di grandi proporzioni. I loro corpi decomposti producono solfuro di idrogeno, che somigliano a cattivi odori molto tossici, come le uova marce.

Ricardo Garcia, presidente della Camanchaca Salmon spiega che le compagnie di navigazione CPT, il proprietario del "Seikongen" elaborarono in un piano di recupero entro le 48 ore dopo l'incidente, e loro stessi hanno monitorato lo stato delle acque in prossimità, per evitare qualsiasi inconveniente di contaminazione.

Ma dopo quattro versioni, proprio questo mercoledì 1 novembre, la governance marittima di Castro ha approvato il piano d'azione per avviare il lavoro di salvataggio. Tutto ciò ha fatto passare inutilmente 21 giorni e cominciare a rimuovere i salmoni morti dalle stive "Seikongen", per il quale si contava sull'aiuto del salmone Ardent, la società olandese che era stata incaricata del salvataggio e recupero di imbarcazioni dal transatlantico "Costa Concordia", affondata nel mese di gennaio 2012 per essersi avvicinati troppo all'isola del Giglio, Toscana (Italia), scontrandosi con le rocce e la dipartita di 32 persone, oltre all'evacuazione di oltre 4.000 passeggeri durante la notte.

"Siamo fiduciosi che CPT sia consigliato da Ardent ... crediamo che siamo nelle mani

migliori”, dice Ricardo García, di Camanchaca.

Perché tanto ritardo? Capitano Héctor Aravena, regolatore marittima del V Naval Zona Puerto Montt e supervisore del processo, ha detto che è importante che questo avviene in modo più appropriato, perché rimuovere i rifiuti organici “è un lavoro di rischio “. Ecco perché ha chiesto informazioni e dettagli tecnici alla società.

Aravena sostiene che il piano, approvato mercoledì, ha tre fasi: la rimozione dei rifiuti organici, dopo gli idrocarburi e, infine, la nave.

Alberto Camacho, direttore generale del CPT-la società che possiede la nave e responsabile per i danni, spiega che se hanno perso così tanto tempo per prepararsi e che questo piano è stato approvato, è avvenuto perché “questo piano è stato sviluppato in base a tutte le norme tecniche per ridurre al minimo i rischi umani o ambientali durante l’operazione “. Egli mostra che questi sforzi richiedono tempo ed esemplifica che quando la barca si è capovolta in Cile “Amadeo” nel 2016 suo soccorso sono voluti 14 mesi e la stessa “Costa Concordia” in Italia quasi due anni, seppur con le dovute proporzioni.

Ricardo Garcia, Camanchaca Salmon aggiunge che l’esperienza internazionale suggerisce che per avere l’operazione di successo, questo deve essere fatto con particolare cura e il tempo tecnicamente necessario. E alla query se v’è l’eccessiva burocrazia, crede: “Partiamo dal presupposto che le autorità coinvolte in questo caso stanno facendo tutto quanto umanamente possibile per fornire le risposte che li riguardano nel più breve tempo, e la richiesta di azioni che sono di materiale e importante, in modo da non interferire con i processi “.

In ogni caso, ci sono operazioni burocratiche. Sernapesca ha denunciato Camanchaca perché non aveva preso i salmone morti nelle 48 ore che definisce lo standard, ma l’azienda risponde che una tale morte è avvenuta al di fuori le sue strutture, su una nave di un’altra società (CPT) e la giurisdizione della Marina. “Camanchaca non può agire liberamente contro un naufragio di questo tipo e prendere misure unilaterali per quanto bene intenzionati essi siano, ma deve rispettare le norme stabilite dalla agenzie governative statali competenti, in questo caso la Marina cilena” dice Ricardo García.

Per ora l’emergenza è controllata. La nave “Seikongen” si trova in una zona a soli 10 metri di profondità, vicino alla costa, monitorata durante tutto il giorno.

24 ore su 24 una squadra di 35 persone, 8 barche e attrezzature moderne, dice Camacho, CPT. “Nei piani presentati dalla CPT, la sua esecuzione potrebbe richiedere 21 giorni fino alla completa evacuazione di combustibile e carburante ogni volta che ci accompagnano le condizioni climatiche e oceanografiche e che non abbiamo imponderabili che incidano sulla pianificazione “, dice. Aggiunge che “una volta eliminati i rischi di contaminazione ambientale, ci concentreremo sulla rimozione della nave dalla baia di Terao”. Parallelamente al suo compito di monitorare il salvataggio, l’autorità marittima indaga su cosa è accaduto e chi è responsabile dell’incidente. La Superintendenza dell’Ambiente (SMA) ha chiesto che il proprietario del salmone che trasporta la nave affondata, Salmones Camanchaca, adotti misure per controllare lo stato dei rifiuti e contenere i liquidi, la materia organica e percolati durante i lavori di rimozione del salmone morto nella nave “Seikongen”.

