Le fasi drammatiche della sciagura in mare nel racconto dei superstiti

«Vira di 40 gradi» l'ultimo, inutile, ordine

L'impatto è stato terribile – La prua della nave francese è entrata nella fiancata della petroliera italiana per oltre cinque metri – « Sulla lancia di salvataggio, con una piccola bussola, cercavamo di allontanarci il più possibile »

E' andato tutto liscio nella «grande macchina» del soccorso in mare?

I primi feriti sono sbarcati a terra quattro ore dopo l'allarme, cinque, più o meno, dal momento dell'impatto. Troppe? Poche? Come ha funzionato (e come è prodta a funzionare) la macchina dei soccorsi? E se le due navi avessero trasportato passeggeri e non solo uomini di equipaggio, bene o male esperti del mare e preparati a farvi fronte, come sarebbe andata? Domande probabilmente destinate a suscitare non poche polemiche.

Non è però un caso che tra i primissimi ad arrivare sul posto sia stato il motopeschereccio « Annamaria », uno dei tanti che battono le acque al largo della costa laziale, uno dei tanti che in mare vanno senza radio, senza radar e senza badare troppo per il sottile. Il coraggio e l'intuito hanno sopperito non poco all'assenza dei mezzi tecnici. Quattordici miglia al largo possono sembrare una distanza discreta; fortunatamente non è così. La sorte ha voluto che la collisione sia avvenuta su una rotta e su uno specchio di mare particolarmente battuti, tutto sommato abbastanza vicino a punti di riferimento (Civitavecchia e Fiumicino) di un certo rilievo.

Già nella tarda mattina sul posto si contavano sette motovedette delle capitanerie di porto di Civitavecchia, Fiumicino, Anzio e Gaeta; due guardiacoste della guardia di finanza; due rimorchiatori; tre navi traghetto; numerosi mezzi dei carabinieri e, perfino, un dragamine. Ma quello che è decisivo in questi casi è la rapidità dell'intervento e soprattutto la sua « qualità ». Ebbene, è ancora presto per trarre un bilancio dall'operazione di ieri, ma certo il dato di maggior rilievo è che il soccorso per via aerea (il più veloce e flessibile) in questo caso non ha funzionato. Solo colpa della nebbia?

Gli elicotteri dei vigili del fuoco (più che mai necessari vista la dinamica e le conseguenze della collisione) sono dovuti rientrare a terra. Non dispongono, infatti, delle attrezzature per il cosidetto « volo cieco », quello che consente di operare anche in condizioni di scarsa o scarsissima visibilità. Da Ciampino invece sono partiti tre grossi elicotteri del soccorso aereo. Gli « HH-3F » pesano nove tonnellate e mezzo, sono in grado di volare anche di notte e con la nebbia, possono perfino posarsi sulla superficie del mare, purché non molto agitato. Indicativo però il fatto che per averne a disposizione un quarto (di riserva) si è dovuto far ricorso a Milano

Piuttosto lente sono state anche le misure anti-incendio. Gli aeroporti romani non sono in grado di far fronte a questo tipo di emergenza. Gli « Hercules C-130 » (proprio loro) sono dovuti partire da Pisa. Ma il loro intervento non è stato davvero decisivo. A far fronte alle fiamme si è provveduto in un primo momento con gli estintori a disposizione delle due stesse navi colpite. Ma nessuna delle tante giunte sul posto, a parte i problemi di avvicinamento per il rischio di esplosioni, era in grado di fornire un soccorso « specifico ».

Resta questo uno dei punti-deboli di tutto il sistema di aiuto in mare, soprattutto davanti alle coste italiane. Senza contare che anche un'eventuale operazione anti-inquinamento in « grande stile » avrebbe trovato non poche difficoltà. Nella tardissima mattina si doveva ancora provvedere al materiale necessario.

Le ambulanze in attesa dell'arrivo dei feriti al porto di Fiumicino

« Vira subito di quaranta gradi a dritta. Questo ci viene addosso ». Questo l'ultimo drammatico ordine impartito al timoniere della petroliera « Berlingeri » prima di essere letteralmente speronata dal mercantile francese « Delmas ». Erano le 6.10. Sul quadrante radar della nave italiana il cargo che proveniva in senso opposto, ormai, non appariva più. Si è sentito dopo un po' soltanto il fischio: tre colpi in rapida successione. Poi il tremendo urto. « Lo avevamo cominciato a vedere — dice il primo ufficiale della "Berlingeri" Pietro Savoia, genovese, 37 anni, con ancora in faccia i segni della drammatica avventura — fin da quando era entrato nel "cerchio" delle dieci miglia. Subito, data l'assenza totale di visibilità, abbiamo pensato di accostare verso destra. Di pochi gradi però: non sembrava urgente la manovra per uscire dalla nostra rotta che, così com'era, ci avrebbe portato dritti dritti contro il mercantile francese ». Dalla plancia di comando il responsabile della petroliera italiana, comunque, aveva già dato ordine al suo primo ufficiale di uscire fuori e di segnalare da prua con il fischio la presenza della nave. « Sono stati momenti terribili — dice il primo ufficiale — perchè eravamo letteralmente circondati da un vero e proprio muro di nebbia. Non si sentiva un rumore, tranne quello dei motori, al minimo, della nostra nave ». Pochi istanti dopo i componenti dell'equipaggio della petroliera hanno sentito distintamente il fischio dell'altro mercantile. « Era ormai a circa centocinquanta metri — ha riferito il comandante — e non si poteva fare più niente ».

L'impatto è stato terribile. La prua della nave francese è entrata per circa cinque metri nella fiancata sinistra del mercantile italiano L'incendio è scoppiato violentissivo nella sala macchine. Subito ha cominciato ad uscire benzina in quantità. « E' stata una fortuna che gli addetti ai motori avevano abbandonato i loro posti in tempo — ha detto ancora il primo ufficiale Savoia — perché di lì a pochi minuti s'è sentita una forte esplosione provenire dal basso che ha dato alla nave un altro scossone».

Il comandante Isgrò, a questo punto, ha cominciato a coordinare le operazioni di salvataggio con le lance. In pochi secondi tutto l'equipaggio, compresa una donna (la moglie dell'elettricista di bordo), era sul lato destro della nave, pronta per sbarcare. Intanto le fiamme cominciavano a salire. Il calore che si sprigiona dalle stive diventa sempre più insopportabile. « Era necessario abbandonare subito la nave — afferma un altro ufficiale — non potevamo aspettare di più ». E invece proprio pochi attimi prima di calare a mare la barca della salvezza, un componente dell'equipaggio, Sebastiano Di Fede urla da poppa di fermarsi. « Voleva ridiscendere giù per prendere il suo televisore a colori e un amplificatore stereofonico — dice l'ufficiale Savoia — gridava che non poteva perdere un milione così ». La sua decisione di ridiscendere nella cabina, gli è costata la vita. « Quando già eravamo in mare — aggiunge un'altra persona superstite — abbiamo sentito un'esplosione violentissima seguita da una lingua di fuoco altissima che ha investito in pieno l'altra nave ».

Nel frattempo il resto dell'equipaggio — il comandante e altri tre ufficiali — erano rimasti a bordo per recuperare i documenti di bordo. « Da lontano — dice ancora il primo ufficiale Savoia, che era al comando della lancia di salvataggio — s'è vista la nave inclinarsi e le fiamme che diventavano sempre più alte. Con una piccola bussola, e cercando di orientarmi con il sole, ho scelto una rotta. Tenevo i motori al massimo per allontanarmi dal luogo quanto prima possibile. Dopo circa mezz'ora abbiamo incrociato una nave. Forse era un traghetto. Ho sparato in aria un paio di candelotti fumogeni, ma non c'è stato niente da fare, non ci hanno visti ».

Giovanni Zeno, il comandante del motopeschereccio « Annamaria », che per primo ha avvicinato e soccorso i naufraghi della petroliera italiana, racconta quello che ha visto: « Eravamo a largo per la pesca. Erano circa le 6,30. Ad un tratto abbiamo sentito dei fischi prolungati provenire da ovest. In genere — ha detto ancora il comandante — due navi che s'incrociano, se passano vicine, si scambiano al massimo un colpo. Ci siamo accostati, il più possibile, fino a quando siamo riusciti a vedere distintamente le fiamme che si alzavano altissime. Proprio in quel momento abbiamo visto anche una lancia piena di gente che ci veniva incontro. Abbiamo caricato a bordo per primi i feriti. Volevamo fare in fretta, ma la nebbia era talmente fitta che le operazioni di abbordaggio e quelle di trasferimento della gente sulla barca, sono state veramente complicate ».

Le stesse difficoltà il comandante del motopeschereccio le ha incontrate dopo circa due ore, quando è arrivato davanti al canale d'ingresso nel porto di Fiumicino. I fondali, spesso molto bassi, hanno costretto la barca con dentro diciotto dei ventidue superstiti (compresi i feriti), fuori dal porto in attesa di un'altra imbarcazione meno pesante su cui trasferire la gente.

Ernesto Di Biasi è un marinaio che si trovava a bordo della Berlingeri. Quando già tutti i feriti sono in ospedale rimane in attesa di notizie sul pontile di Fiumicino. E' qui che sostano le ambulanze della Croce Rossa e dei Vigili del Fuoco. « Sono ancora scesso — dice — ho navigato abbastanza, ma certo è che non riesco a capire come abbiano fatto a venirci addosso così. Il panico a bordo è stato notevole: chi correva da una parte, chi dall'altra. Quasi tutti, tranne quelli che erano in servizio in coperta, sono usciti dalle cabine semi svestiti. Non si vedeva a un palmo. Dopo la botta tremenda, ci siamo subito resi conto che la cosa migliore da fare era quella di abbandonare la nave, senza perdere un attimo di tempo. E' proprio perché sapevamo cosa poteva succedere — ha aggiunto — con tutta quella benzina a bordo, che abbiamo abbandonato la nave in così pochi minuti. Non è escluso che nell'altro mercantile le cose siano andate tutto sommato, peggio perché non sapevano contro cosa erano andati a sbattere ». E' certo, infatti, che se lo avessero saputo, il comandante della « Delmas » avrebbe immediatamente dato l'ordine di abbandono della nave, evitando così di essere investito in pieno dalla tremenda esplosione.

Sono le 18. A bordo di una imbarcazione di fortuna riusciamo ad avvicinarci alla zona del disastro. Il sole è alto e la nebbia è completamente diradata. Da lontano — a circa un chilometro e mezzo — si comincia a vedere l'immensa colonna di fumo nero. Intorno tante piccole imbarcazioni che tentano di disincagliare i due mercantili, e che proseguono le ricerche dei dispersi. Via radio, però, riceviamo l'ordine di non avvicinarci. E' pericoloso e lì — ci dicono — non c'è bisogno di « rinforzi ».

c. c.

Sostituisce il collega di partito Pala

Spartaco Meta assessore ai Lavori pubblici

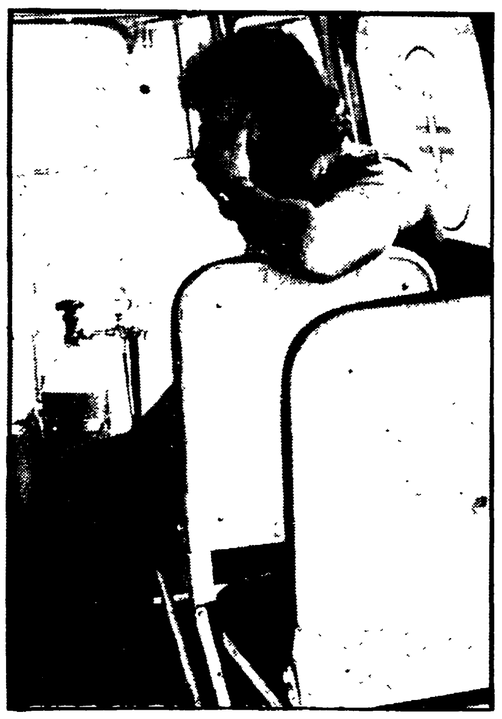
L'ha eletto ieri sera l'assemblea capitolina - L'intervento di Petroselli

Il socialdemocratico Ego Spartaco Meta è da ieri il nuovo assessore ai Lavori pubblici del Comune. L'ha eletto — al termine di una seduta protrattasi fino a tarda notte — l'assemblea capitolina. A favore della proposta hanno votato i consiglieri della maggioranza. Meta sostituisce nell'incarico il suo collega di partito, Antonio Pala. Come si ricorderà Pala si dimise dalla carica di assessore (assieme al socialista Pietrini) per gli sviluppi della inchiesta Isveur. In Campidoglio Meta è consigliere del PSDI dal '71; dal '72 al '75 è stato assessore ai Servizi tecnologici; attualmente era presidente del gruppo consiliare socialdemocratico (incarico che d'ora in poi ricoprirà lo stesso Pala). In una dichiarazione il segretario politico della Federazione romana del PSDI Riccardi ha affermato che l'elezione di Meta « normalizza la presenza socialdemocratica nell'esecutivo » e « varrà certamente a rendere più efficace l'azione amministrativa della giunta ».

Il dibattito in consiglio è stato particolarmente ampio e, come abbiamo detto, è terminato molto tardi. Sono intervenuti i rappresentanti di tutti i partiti. Daremo un resoconto più puntuale nelle prossime edizioni. Da parte di alcuni gruppi c'è stato il tentativo di ampliare la discussione (che doveva riguardare la sola elezione di Meta) ad una analisi politica del voto del tre e dieci giugno e allo « stato di salute delle maggioranze e delle giunte ». La DC ha anche cercato di far slittare il dibattito (e il voto), ma non vi è riuscita.

Per il PCI è intervenuto il compagno Petroselli, il quale ha sostenuto che l'elezione di Meta ad assessore capitolino e quella del compagno Ciofi alla vicepresidenza della giunta regionale rafforzano le maggioranze di sinistra e ne confermano la vitalità. Certo — ha aggiunto Petroselli — anche queste maggioranze devono fare i conti con un quadro politico che a Roma e nella regione esce mutato dal voto. Non mancherà per questo il contributo e la riflessione critica dei comunisti. Ma il punto resta — ha concluso Petroselli — se si vuole tornare indietro, all'epoca del Darida e del Petrucci, o se si deve far leva su queste giunte e su queste maggioranze per andare avanti. Questa è la questione che sta di fronte a tutte le forze politiche che vogliono davvero il progresso e il rinnovamento.

Il socialista Severi ha ribadito e sottolineato il valore delle intese istituzionali (siamo disponibili ad una verifica — ha detto — per approfondirle non per « denunciarle »), mentre il repubblicano Mammì ha confermato la sua nota proposta per un anticipo al 1980 delle elezioni comunali in coincidenza con quelle regionali. Dalla DC nulla di nuovo, se non la ricomparsa in « grande stile » del consigliere Benedetto che ha fatto da « contraltare » al suo stesso capogruppo Cannucciari.



Se affondasse una superpetroliera sarebbe la catastrofe ecologica

Quattromila tonnellate di benzina e 1800 di gasolio finite in mare dopo lo scontro delle due navi - Solo dopo dodici ore le prime misure di contenimento

Uno dei superstiti nell'ambulanza (a destra), un altro marinaio mentre viene intervistato e un ferito tratto in salvo dal traghetto « Carducci »

Fenomeno spiegabile secondo i metereologi

Il nebbione estivo: in mare e sulle coste non è poi tanto raro

Nebbia fitta in mare e sulle coste d'estate. Può sembrare un caso più unico che raro dalle nostre parti, una bizzarra combinazione di vari elementi atmosferici; è, invece, per meteorologi e naviganti una esperienza quasi normale.

Il nebbione fitto che gravava ieri mattina sulle coste laziali e che ha provocato la tragica collisione al largo di Civitavecchia, è, insomma, un fenomeno perfettamente spiegabile. La causa principale — secondo i meteorologi — del nebbione notturno, è proprio la presenza, tipicamente estiva, di una vasta zona anticiclonica (cioè di alte pressioni e di bel tempo) insieme all'assenza di venti.

Nelle zone di mare, in queste condizioni, si verifica un addensamento di umidità ai bassi strati

Se a questo si aggiunge la presenza, anch'essa tipica delle situazioni di alta pressione, di correnti discendenti che schiacciano in basso l'aria umida, si capisce che la caduta di visibilità è un fenomeno assolutamente normale nel corso dell'estate. Nella maggioranza dei casi è, naturalmente, la presenza di venti o brezze a fugare la nebbia.

La zona interessata al fenomeno della nebbia è, comunque, abbastanza vasta, dall'Argentario fino al Circeo. D'inverno il fenomeno è più persistente a Fiumicino con i danni che questo comporta al traffico aereo. Lo stesso Leonardo da Vinci ieri è rimasto bloccato per circa otto ore, dall'una e trenta alle 9. Tutti i voli sono stati dirottati su Ciampino.

Quattromila tonnellate di benzina e 1800 di gasolio finite in mare dopo la tremenda collisione: anche questo va messo nel conto della tragedia di ieri. Il male minore, senz'altro, di fronte alla perdita di tante vite umane, ma che non può essere sottovalutato. Per il mare di Civitavecchia e per decine di chilometri di costa c'è ora la minaccia concreta dell'inquinamento. I danni, in un certo senso, sono stati limitati dalle stesse caratteristiche della collisione che ha provocato l'esplosione e l'incendio di gran parte del carburante. Sul mare, tuttavia, intorno agli scafi delle due navi sono rimaste grosse chiazze oleose che ieri sera, seguendo la debole corrente, si dirigevano verso la costa.

In teoria non dovrebbero esserci grossi problemi per fermare il cammino delle chiazze. Vista l'impreparazione degli organi competenti e l'inadeguatezza dei mezzi a disposizione, tuttavia, il pericolo di inquinamento per le coste rimane. Ieri, soltanto dopo dodici ore dal momento in cui è avvenuta la prima grande esplosione, si è deciso di adottare qualche misura di sicurezza per l'inquinamento. Questa mattina verranno sistemate alcune centinaia di metri di « panne » (gli appositi galleggianti di materiale speciale) a poca distanza dal fronte oleoso. La misura dovrebbe essere sufficiente a evitare guai per le coste, purché, però, le « panne » arrivino in quantità sufficiente. Ieri a disposizione della capitaneria di porto di Civitavecchia ce n'era un numero irrisorio rispetto alle necessità. Lo stesso allestimento, che pure dovrebbe essere molto rapido e che non è nemmeno ostacolato dalle condizioni del mare, presenta per gli « addetti ai lavori » notevoli difficoltà.

C'è stato anche il classico rimpallo di responsabilità per capire chi dovesse approntare le misure di sicurezza e chi dovesse richiedere agli altri porti e alle ditte specializzate le « panne » mancanti. Alla fine, vigili, ministero e capitaneria si sono visti costretti a chiedere rinforzi alla Covaica, una ditta specializzata di Pomezia. E dire che, soltanto un anno fa, quella fabbrica, rischiava di essere chiusa dai padroni per mancanza di « mercato »!

Queste difficoltà tecniche, in ogni caso, la dicono lunga sui rischi impressionanti che corrono ogni giorno i nostri mari e le nostre coste. Il quantitativo di carburante espulso ieri dalla petroliera italiana, è, infatti, irrisorio rispetto alle normali capacità dei « colossi » del petrolio. Se ieri, a sole 14 miglia dalla costa, fosse affondata una superpetroliera carica di centinaia di migliaia di tonnellate di carburante, si sarebbe avuta una vera e propria catastrofe dalle conseguenze incalcolabili sul piano ecologico e economico.

E' un rischio molto concreto: il nostro paese non produce nemmeno una goccia di petrolio, ma in compenso ne raffina in quantità superiori al nostro stesso fabbisogno. Le petroliere, grandi e piccole, con e senza misure di sicurezza, passano a decine nel Mediterraneo e, in particolare, nei mari italiani. Essendo un mare chiuso e dal ricambio di acqua lentissimo, un incidente grave avrebbe proporzioni ancora più disastrose di quelle provocate sulle coste francesi del Mare del Nord dall'ormai tristemente noto naufragio della « Amoco Cadiz » che, con le sue 216 mila tonnellate di greggio, ha « congelato » la vita ecologica della Bretagna.

L'inquinamento, del resto, non viene necessariamente da un naufragio. Basta pensare alle pulizie dei contenitori delle petroliere. Si calcola che in pieno mare, in barba alle disposizioni di legge, ogni superpetroliera scarichi alla fine di ogni viaggio anche 1000 tonnellate di « slop » cioè un quantitativo di acqua ad altissimo tasso di inquinamento. Lavare i contenitori a terra con apposite precauzioni costerebbe migliaia e migliaia di dollari in più (e un intero giorno di lavoro): e questi sono « freni » che la ferrea logica del profitto non può tollerare. Negli altri paesi i recenti disastri hanno creato negli organi competenti almeno un tanto di « coscienza » ecologica, con l'affinamento di tecnologie e di mezzi per limitare i danni degli incidenti. In Italia siamo ancora molto indietro e in caso di disastri saremmo paurosamente « scoperti ». Con la differenza che i mari e le coste sono per noi una fonte insostituibile anche dal punto di vista economico.

Bruno Miserendino

Trasformano due mila tonnellate al giorno

Verranno pubblicizzati i quattro stabilimenti che riciclano i rifiuti

La decisione confermata nonostante le difficoltà nelle trattative tra ditte appaltatrici e Comune - Oggi in sciopero i dipendenti a sostegno dell'amministrazione

Verrà pubblicizzato il servizio di smaltimento e di riciclaggio dei rifiuti solidi urbani. La decisione della giunta capitolina — frutto di una lunga e approfondita analisi e di numerose trattative tra l'amministrazione e le ditte che finora hanno gestito in proprio gli impianti — è stata ribadita ieri sera in consiglio comunale dall'assessore all'igiene e alla sanità, la compagna Mirella D'Arcangeli.

Alla società So.Ge.In. (Società Gestioni Industriali), interamente a capitale Acea (pubblico quindi), dovrebbe andare il 70 per cento del pacchetto azionario dei quattro stabilimenti, due a Ponte Galeria e due a via Roccacencia, che trasformano e riutilizzano oltre 2 mila tonnellate giornaliere di rifiuti. In tutto nei quattro complessi lavorano 400 dipendenti. Il rimanente 30 per cento del « pacchetto » sarebbe riservato alle stesse ditte (due) che finora hanno gestito il servizio sotto forma di appalto concesso dal Comune.

La trattativa che sembrava essere avviata ad una positiva conclusione si è improvvisamente arenata in queste ultime ore. Evidentemente non manca l'interesse ad alzare sul « prezzo » (gli stabilimenti devono ancora essere definitivamente stimati) e sul futuro assetto del nuovo « gruppo » a prevalente capitale pubblico.

A sostegno dell'impegno del Comune e della pubblicizzazione, i dipendenti dei quattro impianti si asterranno oggi dal lavoro. Sono possibili quindi disagi anche gravi nella pulizia della città. Della questione si tornerà a parlare questa sera in consiglio comunale, dove la delibera che dà il via alla pubblicizzazione dovrebbe anche passare ai voti.

SEMINARIO SUI DISTURBI DEL LINGUAGGIO E DELL'UDITO

Sotto il patrocinio dell'amministrazione comunale di Tivoli, si svolgerà, dall'8 al 28 luglio, presso il Convitto nazionale, il VI seminario sul « metodo verbo tonale per la rieducazione dell'udito e del linguaggio ». Il metodo, creato dal prof. Petar Guberina, dell'Università di Zagabria, viene praticato per cercare di risolvere i disturbi del linguaggio e dell'udito.

Dedicato a Corrado Lombardi il circolo FGCI dell'Appio Nuovo

Il circolo FGCI dell'Appio Nuovo sarà intitolato a Corrado Lombardi, il giovanissimo figlio dei compagni Marcella e Carlo Lombardi, morto un mese fa, in un incidente stradale, dopo la diffusione dell'*Unità*.

La cerimonia si svolgerà stasera alle 18, nella sezione comunista di via Manlio Torquato. Nel corso dell'incontro verrà anche consegnata la bandiera con su inciso il nome del compagno tragicamente scomparso.

Alla cerimonia parteciperanno, oltre ai genitori di Corrado, i giovani dei quartieri, i compagni del circolo FGCI, gli studenti del liceo classico « Augusto » che Corrado frequentava e i militanti comunisti delle sezioni della zona.

Ventotto pittori offrono quadri per la ricostruzione del Montenegro

Ventotto pittori romani hanno offerto 65 opere (stampe e disegni) per la ricostruzione del Montenegro, colpito dal terremoto. I quadri saranno destinati ad una galleria memoriale, come testimonianza della solidarietà di tutti i popoli con le vittime del sisma.

Tra gli artisti romani che hanno partecipato all'offerta figurano Dorazio, Perilli, Turcato, Scialoia e Consagra, in gran parte rappresentanti della pittura astratta.

La collezione è concepita in modo da rappresentare, nelle sue linee generali, il momento attuale della pittura romana. I suoi risultati. Tutta l'azione per la costituzione della galleria è stata condotta dal pittore Mario Teleri Biason.