Dalla nostra redazione

glietti da centomila, che fini-

scono nelle tasche di sensali

e di gente che lavora per gli

armatori. Se uno "sgarra", al

primo porto lo lasciano a ter-

ra». Ennio Di Zaccaro, marit-

timo spezzino, non esita a

mettere il dito sulla piaga.

Un tempo, andare per mare

era facile: vita durissima, co-

me sempre, ma almeno il po-

sto era assicurato. Oggi la

crisì dei noli ha portato una

disoccupazione crescente. Le

liste d'attesa della Compa-

gnia si allungano sempre

più, gli stipendi sono sempre

più vicini a quelli dei norma-

ii lavori «a terra». Florisce

anche Il «caporalato», si fa

strada la tecnica della «tan-

gente pur di essere inqua-

drati in un equipaggio. Qual-

siasi imbarco è buono, c'è chi

accetta di salire a bordo co-

sciente di rischiare molto.

Nei primi sei mesi del 1981

- dicono al Sindacato co-

mandanti di Genova - i

780. È una storia vecchia,

sin troppo vecchia, che fini-

sce sui giornali solo quando

la Sea gull, l'Omonia, la Nico

minima traccia. Ma tutti i

mercantile della Sidermar

trabiccolo sudamericano al-

la deriva nel Nord Atlantico.

Poi nelle stive furono scoper-

te ben venti tonnellate di ha-

di portare in salvo una nave

conta Paolo Fontana, co-

mandante dei Rimorchiatori

Riuniti di Genova -. Era ca-

fra Genova e Cagliari, Mi so-

no subito reso conto che si

trattava di un rottame: avrà

avuto cinquanta anni ed era completamente sprovvista

so. La macchina andava a

l quel momento l'aveva lasciata in esercizio, nonostan-GENOVA — •Oggi bisogna te sapesse che era in condipagare per ottenere un Imbarco. Anche parecchi bi-

zioni disastrose. La flotta italiana ha un alto indice di vetustà: su 2.277 unità ben 129 hanno più di 40 anni, 184 più di trenta, 204 più di venticinque, 261 più di venti anni. Nell'insieme ii 50% supera i quindici anni, cioè ha superato la soglia della «verchiaia» dopo la quale il degrado delle strutture fa aumentare enormemente i rischi. Bisogna ovviamente distinguere: «La flotta di Stato, cioè Sidermar, Tirrenia, Snam, Salpem, è nel complesso abbastanza moderna - afferma un marittimo —. I problemi sono ben plù gravi nell'armamento privato dove l'anzianità media delle unità s aggira intorno ai venti anni: •Dopo le greche e le cipriote

- ha dichiarato Mario Ferrari, sindacalista della CISL - le navi italiane sono quelle che affondano con maggior frequenza». La sicurezza della naviga-

morti in mare sono stati zione, la tutela dei marittimi sono questioni nodali per un paese civile, ma l'Italia non le ha risolte. Anzi, in certi si consumano vere tragedie: momenti il governo ha dato una mano a peggiorare la si-Primo, la Marisa di Equa, ed tuazione. Nel 1982, con una ora la Tito Campanella di cui manovra per nulla chiara, il non si è ancora trovata una ministero della Marina Mercantile toise ogni forma di tutela alle bananlere italiagiorni succede che qualche marittimo riesca a salvarsi ne. Così le multinazionali per puro caso. In genere sodella frutta utilizzarono no le «carrette» a trovarsi nel quasi esclusivamente navigual: navi rugginose, con glio straniero. Le bananiere trenta ed anche quaranta del Fratelli D'Amico, ammoanni di vita. Tempo fa un dernate e con equipaggi interamenti italiani, finirono in salvò otto naufraghi di un disarmo. In compenso i porti italiani videro arrivare a ripetizione anche navi vecchie battenti bandiere-ombra che imbarcavano asiatici e afrishish. «Anni fa mi è capitato cani sottopagati e supersfruttati. Dopo la scomparsa italiana che si era incagliata della «Tito Campanella» l'asal largo della Corsica - racsemblea organizzativa della Federazione trasporti ligure CISL ha approvato un ordine del giorno in cui esprime rica di sale e faceva la spola «la propria denuncia nel confronti del ministero della Marina Mercantile e del governo affinché siano urgentemente approvati provvedimenti in materia di previdi ogni utile mezzo di soccordenza marinara, di prevenzione contro gli infortuni sul vanore. Con molte difficoltà lavoro in mare e siano assicurati strumenti di controllo siamo riusciti a trainaria a sulla sicurezza navale, sin Genova. Ed era tanto malmessa che l'armatore si deci- dal momento delle costruLa tragedia della Tito Campanella e la dura vita dei marinai Naufragi che sembrano scritti nelle cronache di altri secoli

È vecchia, malandata ma va ancora per mare

+Oggi la sicurezza a bordo è | chiodata- o un cavo incastra- | cinture di sicurezza e che in | sistenza di una politica coor- | senza che nessuno se ne acsoprattutto affidata alle lance di salvataggio, ai battelli autogonflabili, a vari tipi di galleggianti. Ma al momento dell'abbandono della nave questi mezzi si rivelano spesso inefficaci, specialmente se l'unità è inclinata o se sta bruciando. Non c'è addestramento costante, non si fanno le prove settimanali, e così finisce che al momento buono o trovi una puleggia in-

to, o una gru inefficiente e la lancia non può essere ammainata - dice ancora il comandante Fontana -. I sistemi per ridurre al minimo i rischi esistono: è in commercio una lancia ermetica e ignifuga, completamente attrezzata per la sopravvivenza, nella quale gli uomini prendono posto legati con

caso di emergenza si catapulta automaticamente fuori bordo. Ma ha un grosso difetto: costa molto. Ōli armatori Italiani non ne hanno acquistata neppure una, in Europa le navi così dotate saranno si e no una decina. Il problema è, come sempre, nel manico; cloè in leggi vecchie e da cambiare, nell'ine-

dinata per le costruzioni navali, la fiotta e i porti». Il ragionamento vale anche sul controlli da terra: gli armatori non hanno alcun obbligo legislativo di controllare giornalmente la posizione delle loro navi: così può accadere che un cargo di tredicimila tonnellate come

Campanellas scompala

corga per una settimana. Per la verità le navi superiori alle cinquemila tonnellate sono tenute a comunicare quotidianamente le coordinate per motivi militari all'ufficio «RADIO PT ROMA». Ma sembra che, incredibilmente, l'obbligo — pur richiamato sempre nelle istruzioni «segrete» date dalle Capitanerie ai comandanti - sia caduto in disuso nella disattenzione generale.

•Esiste il sistema AMVER

che, attraverso una rete radio di stazioni installate in tutto il mondo, garantisce il controllo costante, tramite computer, della posizione della nave, della sua rotta, della sua velocità - spiega il comandante Vittorio Sartori - però i comandanti italiani non hanno alcun obbligo ad

E c'è di plù: «Le navi salpano dai nostri porti - dicono al sindacato capitani - senza che nessuno controlli le condizioni del carico e la stabilità. Eppure gran parte dei naufragi sono dovuti agli spostamenti di carico che, specialmente nel caso di merci ad alto peso specifico, sottopongono lo scafo a sollecitazioni tremende. La responsabilità è del comandante il quale, però, a norma dell'art. 345 del codice della navigazione, può essere rimosso in qualsiasi momento e senza splegazioni dall'armatore. Il comandante quindi è sempre sottoposto al ricatto del licenziamento, non

può decidere serenamente se far partire o no la nave. Anche per questo la riforma del codice è più che mai necessa-. ria». Le cronache marittime, del resto, sono piene di capitani rispediti a casa con un i bel telegramma perché avevano preferito non partire : con il cattivo tempo o avevano controllato puntigliosamente lo stivaggio. ·La verità - aggiunge A-

medeo Schlavono della FILT-COIL — è che la sicurezza è considerata un costo senza ritorno. Ma, a parte che uno Stato come il nostro non dovrebbe cedere a una simile logica, tutto sommato il calcolo è sbagliato, ogni volta che accade un disastro spendiamo decine di miliardi nelle operazioni di soccorso. Una nave di vent'anni e passa, come la Tito Campanella, non può svolgere lo stesso lavoro per il quale era stata abilitata quando usci nuova di zecca dal cantiere: i livelli di sicurezza si abbassano notevolmente. Eppure il governo italiano ha completamente ignorato la legge sulle navi cosiddette "sub standard" approvata dal Parlamento europeo. Il RI-NA effettua i controlli a bordo e può rilasciare o negare i certificati di "classifica" che abilitano l'unità alla navigazione. Ma le leggi attuali prevedono un livello dei controlli tanto basso che una nave in cattive condizioni può benissimo essere considerata

Pierluigi Ghiggini

Questa immagine mostra

dò mentre l'orchestrina suonavi «Arrivederci Roma». Era il luglio del Facciamo un salto ull'indietro di 1956. Esistevano ancora, allora, gli quattro anni e troviamo un'altra del-*strilloni* del giornali, e l'affonda-mento del transatiantico, dopo 10 le «tragedie del mare», come scrivono, di solito, i giornali. È il caso della ore di agonia, era un fatto da «strilla» motonave Seaguil, trenta morti, afres, eccome. L'Andrea Doria fu spefondata nel canale di Sicilia. Una ronata di notte a sud dell'isola di Nantucket, al largo di New York, ·barca· vecchia di trent'anni, forse all'ultimo dei suol viaggi, si dice dalla svedese Stockholm. L'agonia

le condizioni in cui, con grande probabilità, la «Tito Campanella» si è trovata durante la tempesta del 14 gennaio nel Golfo di Biscaglia. La foto è stata scattata a bordo di un'altra nave, in una zona dell'Atlantico prossima al Gotio. Una spaventosa muraglia d'acqua sta per abbattersi sull'unità. In questo caso la distanza fra la linea di galleggiamento e il ponte metri. Quindi l'ondata è alta almeno 25 metri. (Come un palazzo di otto piani). Il vento soffia alla velocità di 150 kmh. La situazione di rischio della «Tito Campanella» era sicuramente maggiore: carico di almeno ventimila tonnellate di laminati d'acciaio, il mercantile scomparso emergeva dal mare per pochi metri.

Heleanna, Lorna I, Seagull fino alla ricca Andrea Doria: tutte storie di mancati soccorsi e di «dispersi in mare»

se finalmente ad avviarla al- | zioni nei cantieri e delle veri-

la demolizione. Però sino a | fiche del Registro Navale.

A ritroso tra nomi e tragedie dimenticati

ROMA - Il mare è amaro e il mari- | svanite nel nulla del mare, come fannaro muore in mare, scriveva Glovanni Verga nei «Malavoglia». Basta scartabellare le collezioni dei giornali per rendersi conto di quanto, questo nostro grande scrittore siciliano, forse utilizzando un vecchio proverblo, fosse stato capace di condensare in dieci parole e in una frase onomatopelca una realtà, anzi una verità,

che si ripete a ondate successive. -Cinque pescatori scompaiono nel mare Adriatico in tempesta. Tragedia anche al largo del Gargano: scemparsi due fratelli. È un titolo dell"Unità" di nemmeno un anno fa. - Morti dieci marinal nel Canale di Sicilia — misterioso naufragio di un cargo panamense a sud di Malta: il mare era calmo. L'equipaggio era formato da marinal jugoslavi ed inglesi»: è ancora un titolo del nostro giornale del 30 giugno dell'82. Poi, andando ancora più a ritroso nel tempo, escono dagli archivi e dalla memoria i nomi di imbarcazioni mento.

mogli, madri, orfani a piangere. Ecco è il caso della Lorna I (febbralo '78), un vecchio e malandato mercantile, battente bandiera combra• di Panama. A bordo 23 marinal, di cui tre italiani. Della sua fine non si saprà mai nulla. A nulla saranno serviti i pianti, le preghtere della moglie del direttore di macchina, una donna di Genova. Promesse, promesse e niente più. Pochi mesi dopo, vigilla di Natale del 78, è il caso dell' Omonia, un cargo cipriota affondato nello stretto di Messina, speronato da una petroliera inglese: sei morti. Eppure l'Omonia aveva avuto l'onore delle cronache sul giornali quando i suoi marinal, alla rada a La Spezia, erano rimasti fermi per molte settimane, perché non avevano di che mangiare, neppure la classica galletta. Qualche aluto e la decisione di riprendere il mare: poi l'affonda-

sempre così. Anche allora, come oggi per la «Tito Campanella», prima di cominciare a cercare si sono perduti giorni preziosi. La Seaguil (seaguil vuol dire, quasi per ironia, gabbiano) si inabissò davanti ad Augusta la sera del 17 dicembre, ma cominciarono a cercarla nove giorni dopo. Il caso della Seaguil è legato al nome di una donna, Ranja Junakovic, la vedova del marconista Frane Junakovic che per anni ha condotto inchieste, ricerche ed è riuscita a portare in tribuna-

le e a far condannare gli armatori incoscienti di questo vecchio «gabbiano, dalle ali spezzate. Da leri la signora Ranja è a Genova per occuparsi della «Tito Campanella». E ancora più indietro nel tempo, saltando anni interi di cronaca. Ecco Il caso della nave greca «Heleanna». Un traghetto, stavolta, non addetto al trasporto di merci, ma di uomini, anzi soprattutto di turisti che va a fuoco a dodici miglia al largo di Brindisi. Mille sono le persone a bordo, fatte salire in Grecia senza tener conto delle effettive capacità della nave, che poteva contenerne, al mas-

simo, la metà. I morti furono 29, oltre duecento i feriti. Il comandante della nave fu condannato ad una pena mitissima, ai naufraghi fu dato un indennizzo ridicolo: 200 mila lire toccarono a due giovanissime sorelle Il cui padre mori nell'incendio e la madre in manicomio per lo choc.

Più lontana ancora è la «favola tristes dell'Andrea Doria, la bella nave italiana, il transatiantico che affon-

durò dieci lunghissime ore nel corso delle quali successe di tutto. Ci fu chi - si disse - rubò i giolelli nei forzie-

ri, chi continuò a danzare. I morti, comunque furono cinquanta. E venticinque anni dopo, nell'agosto dell'81, un miliardario americano, Peter Gimbel mise su un'impresa da milioni di dollari per dirare su i giolelli dell'Andrea Doria. Ma, sembra, sbagliò cassaforte.

«Il mare è amaro e il marinaro muore in mare. In mare sono morti a Capodanno dell'81 i trenta uomini della Marina di Equa, tutti giovani, tranne il comandante che aveva alle spalle 30 anni di servizio. Un mistero, rimarrà sempre ciò che è avvenuto quel giorno a Capo Finisterre, a nord ovest della Coruña, nel golfo di Guascogna, dove si susseguivano ondate alte fino a sette, otto metri. Una di queste spezzò l'Equa come un fuscello dopo che il marconista aveva lanciato l'ultimo SOS.

Quelli della Marina di Equa hanno fatto almeno in tempo a chiedere un aluto che non è arrivato. Ma per gli uomini della Tito Campanelia non c'è stato nemmeno l'attimo per capire forse il pericolo. Nessun SOS lanciato, nessun aluto prestato. Gli uomini risultano ora «dispersi in mare, un triste modo per dire che sono «morti», e che i parenti possono cominciare le pratiche per riscuotere gli indennizzi.

Mirella Acconciamessa

RINA, dove i controllati sono anche i controllori

NA è un capitolo assai controverso: istituito nel 1947 il Registro Navale italiano non è mai stato riformato. È un | che, secondo una legge conente a gestione privatistica. Nel Consiglio di amministrazione sono rappresentatianche gli armatori i quali si trovano nella singolare, e per loro favorevole, condizione di essere contemporaneamente controllori e controllati. Chi conta veramente è il direttore il quale esercita un potere quasi assoluto. Spesso i periti incaricati dei controlli a bordo sono «rognosi»: guardano ogni minimo dettaglio, prescrivono elenchi lunghissimi di lavori da effettuare, salvo magari concedere qualche deroga per non far perdere il nolo alla

parti sino a quando gli ufficiali non riuscirono a trovare i quattro secchi di legno cepita al tempo del velleri, sarebbero assolutamente indispensabili in caso di incendio. Eppure di navi in cattive condizioni in circolazione ce ne sono molte.

•In giro dicono che siamo bravi nel nostro mestiere confessa con amarezza un perito -.. Ma in realtà la professionalità si sta perdendo. Da molto tempo si chiede la trasformazione del RINA in ente pubblico: il primo progetto di legge è dell'82. Poi ne sono stati elaborati altri tre. Eppure non è cambiato niente. Nel marzo del 1983, l'Unione nazionale capitani di nave «visitata». Una volta a l'ungo corso denunciò aper- l'navigatori».

GENOVA - Quello del RI- | Savona una petroliera non | tamente il rischio che il RI-NA fosse esposto ad «eventuali inquinamenti e a tutele di particolari interessi».

«Le garanzie non sono affatto sufficienti - afferma un direttore di macchina -. Ma la chiave è la revisione del codice e di tutti i parametri che influiscono sulle sicurezza. Nel 1980, la decima commissione Trasporti della Camera promosse una indagine conoscitiva sulla sicurezza della navigazione. Ma dei risultati non si è saputo più nulla. E siamo arrivati al punto che parecchie navi italiane non possono toccare il , Nord America perché non sono in regola con la normativa USA, molto plù avanzata della nostra. Proprio una bella figura per un popolo di

ROMA -- Ma perché tutte queste «carrette» che vanno per mare? Ci si chiede ogni volta che una delle nostre navi mercantili affonda e nuovi lutti si aggiungono alla lunga lista. Ma sono poi davvero delle «carrette», cloè delle navi vecchie, malandate, lasciate in balla delle onde? Certo le condizioni della «Tito Campanella», così come sono emerse dalle testimonianze dei parenti e dalle lettere dei marittini ai familiari,

avvalorano la tesi delle «carrette». Ma perché, dunque mandiamo in giro queste «carrette»? Via mare importiamo il 90 per cento delle materie prime necessarie alla nostra economia ed esportiamo il 70 per cento di quanto produciamo. Data la configurazione del nostro Paese è ovvio che il mare rappresenti, comunque la via preferita. Ma a questo traffico partecipiamo solo con il 20 per cento del nostro naviglio con pericolose tendenze ad una costante diminuzione. Aumentano, intanto, le navi in disarmo, o vendute all'estero, mentre pochissime sono quelle acquistate. Ma va aggiunto, dice la CGIL, che il cambiamento di bandiera, da nazionale a straniera, non corrisponde ad una vendita reale del naviglio in quanto la proprietà rimane sostanzialmente invariata e ciò che cambia è solo la nazionalità della nave. L'armatore che comple questa scelta lo fa, soprattutto, per acquisire un margine più vasto di libertà di movimento e operatività complessivi del mercato ed anche di possibilità di implego di lavoratori provenienti da altri paesi,

Una nave ha bisogno di continua manutenzione. Praticamente da quando «nasce». Dopo un anno che naviga, così

tra cui il terzo mondo.

come dopo 15 quando si considera che cominci a diventar «vecchia». E l'età media generale della nostra flotta, circa 1400 navi per dieci milioni di tonnellate di stazza lorda, è di circa 12 anni, ma il 16 per cento ha più di 20 anni.

La necessità di non lasciar mai ferme le navi riduce i lavori

Colloquio con Davoli del direttivo Trasporti CGIL - Le «carrette» e il difficile rapporto armatore, comandante, equipaggio - Leggi inapplicate

E lo Stato che deve attrezzarsi per frequenti, rigidi controlli

a bordo, mentre i controlli sono sempre più rari e superficiali. I questi argomenti così importanti dato il particolare rapporto D'altra parte ognuno sa che ell comandante a bordo è dio e anche più dio. Lo è - ci dicono alcuni esperti - solo in quanto dipendente dall'armatore, al quale deve rispondere soprattutto della velocità, meglio sarebbe dire rapidità del viaggio, e delle spese che devono essere il più contenute pos-

Se il comandante è «dio a bordo», una volta sceso a terra l'armatore può licenziarlo all'istante. Son cose note e che vengono rivangate ogni volta che succede una tragedia del mare. Abblamo chiesto a Glorgio Davell, del direttivo Trasporti della CGIL che cosa pensa di questo rapporto tra comandante e armatore. «Il problema della sicurezza della nave - ci risponde Davoli che è stato anche in mare - non può essere affrontato in maniera avulsa dal rapporto armatorecomando».

Dovrebbero essere meglio chiarite e specificate le responsabilità relative alla sicurezza della nave, dell'equipaggio, del carico. Non può essere il comandante a decidere sempre su

fiduciario che, ovviamente, esitte tra armatore e comandante della nave il quale, è bene ricordarlo, è anche il capo della piccola azienda che va per mare. Il capo, cioè, della spediazione il quale può trovarsi di fronte a problemi di difficile soluzione perché intesecantisi tra loro e relativi alla produttività dell'impresa, da una parte, e la sicurezza, dall'altra».

-Lo Stato - ci dice Davoli - deve attrezzarsi in maniera efficace perché vengano effettuate, a proprio carico organizzativo e sotto la sua responsabilità, rigidi e frequenti controlli sulle condizioni di navigabilità e di efficienza dei mezzi di sicurezza a bordo. D'altra parte - conclude - basterebbe applicare le leggi e le norme vigenti da parte delle capitanerie di porto e del registro navale, che sono organismi preposti a

valutare la sicurezza della nave e del carico. Ma ancora una volta lo Stato è assente o lontano e le navi, una volta salpate le ancore, sono alla mercè del mare.

GENOVA - Aveva lo stesso rarico della «Tito Campanella»; naufragò nella stessa zona, nello stesso periodo dell'anno, e con simili condizioni meteorologiche scomparve nel Golfo di Biscaglia in tempesta il 29 dicembre 1981. Colò a picco in quattro minuti, con trenta uomini a bordo. Esattamente un anno fa la commissione d'inchiesta sulla «Marina di Equa» concluse i suoi lavori: consegnò al ministro della Marina Mercantile la relazione in due volumi e, a parte, un documento contenente diverse «raccomandazioni finali: riguardanti la sicurezza delle navi e la tutela della vita in mare. Ebbene: il Ministero della Marina Mercantile non ha mai reso noto il contenuto delle raccomandazioni; anzi, si è esplicitamente rifiutato di farlo riparandosi dietro il «segreto d'ufficio». Lo ha denunciato ieri mattina a Genova Raina Junakovic, la coraggiosa «vedova del mare» che da dieci anni anima il - Comitato Seagull+. -Per quaranta giorni consecutivi abbiamo tempestato l'allora ministro Di

La «vedova del mare»: nessun segreto sulla **Sicurezza**

Giesi - racconta Raina Junakovic - La prima volta ci è stato risposto che le "racco-mandazioni" erano coperte dal segreto istruttorio, poi il ministero ha opposto il "segreto d'ufficio" e, infine, con una lettem molto cortese, ci ha comunicato che si tratta di un "atto interno" e quindi non divulgabile. Bisogna battersi perché il testo venge diffusiv

esso riguarda la salvaguardia della vita umana, affronta la questione dei boccaporti che saltano troppo spesso (la commissione ha accertato che almeno tredici navi sono affendate per tale ragione), chiede che le strutture delle stive siano più resistenti, denuncia 🗗 assoluta insufficienza degli attuali mezzi di salvataggio, come lance e salvagenti».

Il Comitato Saegull, intanto, è tornato alla carica: con una lettera al ministro Carta ha chiesto la pubblicazione del documento, un nuovo Disegno di Legge per la riforma del Registro Navale Italiano (pella peasata legislatura, una proposta leggo era stata presentata dal sen. Benassi del PCL e la modifica dell'art. 273 del Codice della navigazione: è questa una delle norme che permettono all'armatore di condizionare pesantemente il comportamento del comandante della nave. il quale è tuttora sottoposto al ricatto del licenziamento immediato e senza motivazione.