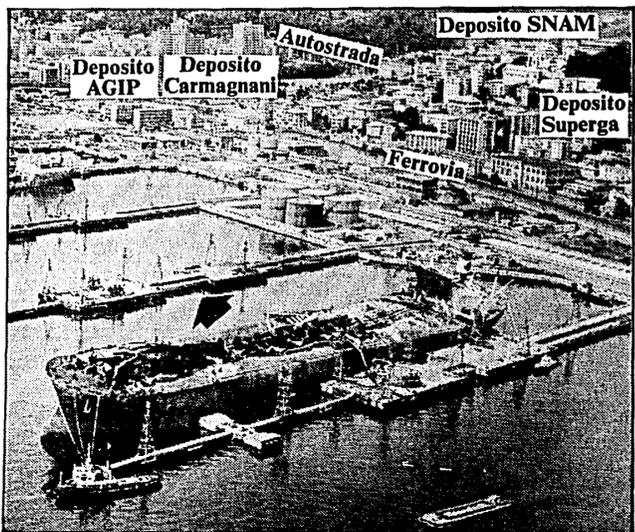


Un pericolo che non si può ignorare

Genova-Multedo: libero accesso alle navi-bomba

Il ministero dell'Industria al servizio dei petrolieri Garrone - Il pompaggio di propano liquido crea rischi ben più alti dell'Agip di Napoli



GENOVA — Un'immagine dall'alto del porto dei petroli di Genova-Multedo all'indomani dell'incendio della superpetroliera giapponese Hokoin Maru. La freccia indica il punto del pontile Beta dove è stata montata la pericolosa stazione di pompaggio del Gpl. Alle spalle del porto quartieri ed altissima densità abitativa, depositi di materiale ad alto rischio, ferrovie e autostrade.

ROMA — Nel porto di Genova-Multedo può entrare in ogni momento una bomba atomica. Sotto forma di nave gasiera che trasporta decine di migliaia di metri cubi di propano liquido, stesse potenzialità di pericolo e di spaventose devastazioni. Un'esagerazione? Non è l'opinione del ministero dell'Ecologia, né di quello per la Protezione civile. Non pensano che sia un'esagerazione nemmeno l'amministrazione comunale di Genova, la Regione Liguria e le organizzazioni sindacali che hanno dato vita a vivaci manifestazioni di protesta minacciando uno sciopero generale se, dopo un attacco-prova di qualche mese fa, cominciasse un vero e proprio traffico di gasiere.

Eppure il ministero dell'Industria ha detto sì ai potentissimi petrolieri Garrone: facciano pure, le navi-bomba possono liberamente entrare e uscire dal porto di Multedo. La storia, passata sotto silenzio sulle pagine nazionali dei giornali (anche perché s'era ormai nella buriana della finanziaria), è stata ricostruita capitolo dopo capitolo in una recente seduta della Camera dedicata al solito tran-tran delle interrogazioni. Riviviamola ora per rapidi flash tenendo conto che nel frattempo in un'area a rischio assai più alto, Napoli, depositi Agip — è successo quel che è successo.

GARRONE È SERVITO — Tra maggio '81 e marzo '82 (prima un'istanza, poi una "interrogazione") la Erg, raffineria del Garrone, chiede di essere autorizzata ad installare nel porto petroli di Multedo una stazione di pompaggio per Gpl e relativo gasdotto.

Tempo d'istruttoria, di farsi trasmettere i prescritti pareri, di studiare l'ambiente, ed ecco che nel giro di un anno il ministero dell'Industria accoglie l'istanza e con la rapidità d'un fulmine l'11 marzo di ultimo, collaudato ed autorizzato "all'esercizio provvisorio", è sì a quale sia il concetto tutto italiano di provvisoriato.

DALLE PRIME OSSERVAZIONI... Alle prime proteste, il ministero sostiene che sono state rispettate le norme generali di sicurezza per la progettazione di pontili per sbarco di gas propano liquido. E cioè: ubicazione del più vicino possibile all'ingresso del porto (cioè al massimo esterno); protezione dai venti; orientamento del pontile in modo da richiedere alla nave il minimo di manovra possibile per l'abbandono in caso di emergenza; assenza di traffico estraneo nelle vicinanze. E invece:

- 1 la stazione di pompaggio viene realizzata sul pontile Beta;
- 2 cioè in zona centralissima del porto;
- 3 per giunta battuta dai venti;
- 4 in pieno traffico di petroliere e non bastasse nell'immediata vicinanza di circa 150 depositi di prodotti petrolchimici (benzina, virgini nafta, greggio, oli combustibili, kerosene, ecc.) con una capienza complessiva di oltre 350mila mc;
- 5 inoltre, meno di mezzo chilometro separa la stazione Gpl dalle piste dell'aeroporto di Genova-Sestri;
- 6 infine, proprio a poche decine di metri dal molo ora destinato all'attracco delle navi-bomba, nel '79 s'incendiò — per un fulmine — la superpetroliera giapponese Hokoin Maru.

...ALLE GRANDI PROTESTE — Ce n'è quanto basta per giustificare le proteste della popolazione e degli enti locali più direttamente interessati: comune e provincia di Genova, Regione Liguria. L'alto potenziale di rischio dell'impianto, la sua adiacenza ad una zona densamente popolata come il ponente genovese (oltre a Multedo, Pegli, Sestri, Voltri), l'inutilità in questo contesto dei cosiddetti piani di emergenza esterna previsti dalla Cee, le tragiche esperienze che già si contano nel nostro e in altri continenti sempre a causa del Gpl: sono tutti elementi che giustificano l'allarme, la vera e propria paura. Corti, ordini del giorno, proteste clamorose non servono a nulla.

IL CASO A MONTECITORIO — A questo punto, Mario Chella, deputato comunista di Genova, porta il caso in Parlamento insieme ai colleghi Castagna, Pastore, Carrino, Ferroni e Chierchi. In pratica si fa portavoce di tutte le osservazioni cui s'è dato sin qui spazio. Renato Altissimo, il ministro liberale dell'Industria, alla Camera quel giorno non si fa vedere. Manda il sottosegretario dc Bruno Orsini, genovese, un po' la pena del contrappasso. Orsini giustifica tutto. Certo si rende conto «della complessità e della delicatezza delle questioni che stanno esaminando»: certo, bisogna «tener conto delle tensioni locali», ma — vivaddio — questo «non deve pregiudicare l'approccio al problema secondo un'ottica nazionale». E giù con le giustificazioni: che la produzione nazionale di Gpl è

«come sapete, in costante diminuzione; che, quindi, è necessario giustificare l'importazione; che l'approvvigionamento via terra «comporta rischi di trasferimento molto più elevati perché ci vorrebbero migliaia di autobotoli. Conclusione: ingrata Genova, e naturalmente ingrati i comunisti a non intendere che si lavora per il bene comune, «secondo un'ottica nazionale appunto».

VI RENDETE CONTO? — La replica di Chella è allarmatissima: soprattutto perché non si vuole comprendere quanto drammatica valenza abbia il caso del pontile nel cuore di Genova. Orsini s'è tra l'altro appigliato ad uno studio del Disp (il Dipartimento degli Rischii dell'Ena) per sostenere che durante i movimenti in porto di una nave gasiera non sono possibili incidenti tali da provocare una fuga di Gpl sufficiente a creare un disastro. A patto — precisa però la Disp — che si adottino determinate misure di sicurezza. «E se il governo analizzasse bene queste misure — nota Chella — si accorgerebbe che sono le stesse adottate per le centrali atomiche, e comunque assolutamente inattuabili a Multedo: negli altri paesi, non in Italia, i terminali Gpl sono posti a 15-18 chilometri dai centri abitati. Qui invece siamo nel vivo di un'area fortemente popolata e con un'alta densità di case, da industrie, da lavoratori pericolosi: dell'Agip, della Snam, della Superga, dell'Olgett, della Carmignani (prodotti asfissianti, esplosivi, infiammabili)». E allora risuona nell'aula di Montecitorio l'interrogazione: «Il governo si rende conto che ogni nave che entra nel porto di Genova-Multedo equivale ad una bomba atomica innescata?»

L'interrogativo è rimasto senza risposta. L'attende ancora. Prima che sia troppo tardi. Giorgio Frasca Polara

Grigio tramonto dell'era Kohl

gli indubbi vantaggi offerti dalla insipienza del cancelliere insistente: «Speriamo che resti diceva tempo fa Karsten Voigt, uno dei più importanti esponenti parlamentari socialdemocratici — così la campagna elettorale ce la fa lui». Ma la «chiarezza» che la Spd vede nella permanenza di Kohl ha ancora ragioni più profonde e meno contingenti. Il cancelliere, nella politica del governo, ci ha messo molto di suo in errori, esitazioni e gaffes, però non è stata la «sua» politica quella che è stata fatta, quanto la politica di un blocco di forze, di un schieramento. Nulla sarebbe più sbagliato che attribuire solo al cancelliere, o a Hans-Dietrich Genscher, o a Franz Josef Strauss, la responsabilità del logoramento e del fallimento evidente, in tanti casi, della svolta a destra compiuta dalla Repubblica federale tra la fine dell'82 e l'83.

La Germania federale è stata, in questi anni, il paese del thatcherismo e del reaganismo incompiuti. Chi si ricorda il programma Landsborfer, quello con cui l'ex ministro dell'economia liberale (ora sotto processo per corruzione) precipitò il contrasto con la Spd che avrebbe portato alla caduta di Helmut Schmidt? Era un vero e proprio manifesto del neoeconomico: smantellamento dello Stato sociale, deregulation, detassazione, tutto il potere alla «spontaneità» del mercato, la traduzione in tedesco delle teorie di Friedman. Che cosa ne è rimasto? Si chiedeva qualche settimana fa un giornale di ispirazione liberale. Certi colpi alle strutture dello Stato sociale sono stati assestati: se ne percepiscono i segni nelle grandi città e nelle zone della grande crisi industriale, dove lo specchio della «influenza sociale» riflette eserciti di nuovi poveri e scoperti miserabili sempre esistiti, tra gli stranieri emigrati, tra gli emarginati, tra i giovani senza lavoro e senza più voglia di cercare. Ma il «coraggioso» programma di «ri-

spazio» sulle spese sociali non ha trovato il coraggio: avrebbero dovuto portarlo fino in fondo. Si è colto qui e là, creando o aggiungendo ingiustizie, dove si credeva che l'attacco sarebbe passato con meno resistenza. La riforma fiscale «all'americana» è di là da venire. La privatizzazione dell'economia (una economia che per altro è da sempre la meno pubblica d'Europa) pare, e non è detto, che si ridurrà alla immissione sul mercato delle azioni della Lufthansa. La riduzione delle erogazioni ai Comuni è stata contenuta, perché altrimenti sarebbe stato il tracollo per interi agglomerati urbani, e nessuno sa indicare le alternative. Il reddito dei lavoratori dipendenti si è ridotto, ma l'attacco al potere del sindacato non è passato. Tra il 4 e il 7 febbraio scorso, la Camera ha approvato il progetto di modifica del paragrafo 116 dello Statuto dell'industria. Si parla di uno sciopero generale e, comunque vadano le cose, se e quando le modifiche saranno approvate avranno perso il senso politico che avevano, di provocazione a freddo contro la centrale sindacale: i rapporti di forza non lo consentono.

7 miliardi alla Carrà

Cocker pagato 25mila dollari per qualche canzone, ma — stupore! — via satellite da Oltreoceano. Il malumore all'interno della Rai, e soprattutto di Raiuno, è ormai ai limiti di tolleranza: questo modo di fare spettacolo

continuamente al rialzo: non giova a nessuno. Raiuno continua a puntare sulle sue star, la Carrà, appunto, o Baudò, mentre non sono comparsi in rete altri personaggi in grado di tenere trasmissioni e pubblico, non sono stati allevati i conduttori televisivi per invertire questa tendenza. Del resto proprio la Carrà — con il suo contratto da 7 miliardi — è gradita al pubblico «rende alle reti in termini di pubblico (la prima trasmissione di Buonasera Raffaella ha addirittura frantumato ogni precedente record d'ascolto)».

Ma questa volta la notizia del «costo industriale» (ovvero dei costi di produzione) non ha fatto un buon effetto. La notizia è trapelata dalle stanze del ministero dell'Industria, in cui vengono dirette le prese queste decisioni. Dopo le prime notizie uscite sui giornali i deputati radicali hanno presentato un esposto alla Procura della Repubblica di

Il «modello Agnelli»

lanco Fiat non è una prova di salute del capitalismo italiano. Il «caso Fiat» ha un significato che va ben al di là dei limiti di un'azienda pur grande. Esso è un aspetto della crisi che, a partire dai primi anni settanta, ha drasticamente ridimensionato il peso e il ruolo di grandi gruppi industriali che avevano dominato la scena dopo la ricostruzione post-bellica, nel ventennio d'oro della espansione monopolistica. Anche quei «colossi» che, come la Fiat, tendono a risiedere in un unico settore di attività finanziaria, non sono più in grado di costituire un modello e una guida. Non solo ma, con le loro scelte, hanno contribuito in misura rilevante a ritardare e limitare l'ingresso dell'Italia nei settori ad alta innovazione.

Ma non si tratta semplicemente di scelte e responsabilità connesse ai soli aspetti economico-produttivi. Come sempre quando si è di fronte a grandi trasformazioni strutturali, è in causa l'equilibrio e l'assetto delle classi dirigenti del Paese. La crisi dei grandi gruppi si intreccia a una crisi di egemonia e di autorità della grande borghesia industriale. Da varie parti si è sostenuto che le classi capitalistiche italiane sarebbero finalmente riuscite, dal dopoguerra ad oggi, a recuperare le spinte arretrate e di deficit di egemonia che — secondo l'analisi di Gramsci — le ha contraddistinte sin dalla formazione dello Stato unitario, omologandosi finalmente alle classi dirigenti dei paesi capitalistici più evoluti. Molti dati di fatto stanno a testimoniare

che ciò è vero solo in parte. In realtà, anche nei passaggi cruciali di questo trentennio, i gruppi dominanti della borghesia industriale hanno sostanzialmente mancato le occasioni storiche offerte loro dai processi di modernizzazione al fine di qualificarsi come classe «nazionale» e rendere merito storico di questo processo con la società e con lo Stato. La prima occasione mancata fu agli inizi della Repubblica, come lo è ovvio ricordarlo, come lo è dire che ciò ha avuto un peso determinante nell'imprimere caratteri di latitanza e di inerteità al pur intenso sviluppo successivo. Ed ecco la seconda occasione mancata: quella del «miracolo» e dello sviluppo accelerato tra il '55 e gli anni sessanta, quando il gruppo dirigente di Raiuno ha saputo mettere a frutto la più grande e rapida industrializzazione che l'Italia abbia mai conosciuto per avviare un salto in avanti di grandi dimensioni, per realizzare le grandi riforme, per rinnovare le strutture decrepite dello

Sei federazioni a congresso

Bisognerà ora attendere lo svolgimento dei congressi per avere un quadro pieno del consenso ottenuto dalle sei federazioni emendamenti con la percentuale complessiva dei voti espressi indipendentemente dal fatto che le singole sezioni abbiano o no approvato i documenti del Cc e le mozioni. Come è noto, in base alle procedure varate dalla Commissione del '77, le sezioni sono tenute al rinvio dei voti ottenuti nei congressi locali. I rinvii spinti. Questi dati dovranno essere messi a disposizione delle commissioni politiche elette nei congressi federali, che dovranno comunque prendere in considerazione gli emendamenti che nei congressi di sezione hanno ottenuto almeno il 20% dei voti.

La Presidenza e il Coordinamento della Commissione del '77, incaricata della preparazione del 17° Congresso del Pci, hanno discusso ieri sulla base di una relazione di Gavino Angius, responsabile del Dipartimento problemi del partito, dell'andamento della campagna congressuale. La riunione, che è stata conclusa da Alessandro Natta, pur nella parzialità del numero dei congressi di sezione finora svolti, ha preso atto dell'ampia discussione in cui è impegnato il partito, della larga approvazione delle mozioni e delle proposte di confronto che, sulle proposte del Pci, si va sviluppando nel paese con le forze politiche di sinistra e democratiche e con le forze sociali.

(25%) l'emendamento Ingrao alla Tesi 33, sempre in quattro alla Tesi 37. L'emendamento Bassolino è passato in una sezione (6,25%). Nella federazione di Belluno (ha partecipato il 28% degli iscritti), le Tesi sono state approvate integralmente. La sezione di Sappada ha respinto le Tesi. In cinque sezioni (9,25%) è stato approvato l'emendamento Cossutta alla Tesi 1, in due (3,7%) l'emendamento dello stesso Cossutta alla Tesi 14, in una sezione (1,85%) quello Ingrao alla Tesi 33, in due (6,7%) quello Ingrao alla Tesi 37, in una sezione (1,85%) quello Mussi contro le centrali nucleari. Inoltre, in cinque sezioni (9,25%) sono passati emendamenti che chiedono l'uscita dell'Italia dalla Nato. Per la federazione di Siracusa sono pervenuti solo i dati relativi a 24 congressi su 32. Vi hanno partecipato il 55% degli iscritti al partito. Le Tesi sono state approvate in tutti questi 24 congressi, in 11 (45,8%) integralmente. In una sezione (4,1%) è passato l'emendamento Cossutta alla Tesi 1, sempre in una (4,1%) quello

La Commissione dei settantasette

La Presidenza e il Coordinamento della Commissione del '77, incaricata della preparazione del 17° Congresso del Pci, hanno discusso ieri sulla base di una relazione di Gavino Angius, responsabile del Dipartimento problemi del partito, dell'andamento della campagna congressuale. La riunione, che è stata conclusa da Alessandro Natta, pur nella parzialità del numero dei congressi di sezione finora svolti, ha preso atto dell'ampia discussione in cui è impegnato il partito, della larga approvazione delle mozioni e delle proposte di confronto che, sulle proposte del Pci, si va sviluppando nel paese con le forze politiche di sinistra e democratiche e con le forze sociali.

Caccia a 4 rapinatori

conda volante. I banditi fanno fuoco subito centrando l'autista del mezzo: il poliziotto Alessandro Fui rimane colpito alla tempia ed alla clavicola; fortunatamente illeso, nonostante la sbandata, gli altri due membri dell'equipaggio. Da quel momento le notizie sono confuse e spesso contraddittorie fra di loro. I quattro ad un certo punto sull'autostrada sequestrano una Lancia Prisma ad un medico padovano ed una Mercedes azzurra, targata BO A54889, abbandonando la Bmw con una parte consistente del bottino (4 kg di oro). È difficile sapere da quale casella le due vetture (la Lancia e la Mercedes) siano uscite dall'autostrada Seren-

si. Secondo notizie della Squadra mobile di Brescia i banditi avrebbero sfondato la rete di recinzione dell'autostrada poco dopo Desenzano del Garda per imboccare più avanti la statale n. 11 sulla quale venivano intercettati in località Cilverghe di Marzano alle ore 9 da una vettura del Radiomobile di Cc di Brescia. Altro conflitto a fuoco: due colpi centrano il lunotto della vettura militare mentre quattro colpi forano la Mercedes, uno dei quali con ogni probabilità ferisce uno dei quattro malviventi. Tracce di sangue sono state rinvenute sulla vettura ed una testimone assicurò poi che uno dei banditi era, al momento dell'ultima fuga, vistosamente claudicante. Poco prima i malviventi avevano effettuato un ultimo cambio di vettura. In un parcheggio di Lonato avevano abbandonato la Lancia Prisma per rubare una Ritmo, la vettura che manca tuttora all'appello. Dopo Cilverghe i quattro riuscivano ancora a far perdere le loro tracce: solo alle 11,30 in via Boves all'incrocio con via Volta, veniva segnalata la Mercedes sfiorata e i carabinieri riuscivano a ritrovarlo, poco distante, in un casone di via Nizzola, una grossa botte di plastica, una grossa borsa di plastica, una fucile a canna mozza, 3 kg di oro, una paletta segnaletica con la dicitura «Ministero dell'Agricoltura» ed un impaginato come quelli in uso presso la polizia da inquilini sul tetto delle vetture. Paletta e lampogiangie che forse li hanno favoriti in questa lunga fuga tra Vicenza e

Brescia. Nella zona di porta Cremona da ore è in atto una vasta azione di ricerca con l'uso anche di unità cinofile e di due elicotteri: ma i quattro sembrano svaniti nel nulla. Tre secondo alcune testimonianze erano scesi dalla Mercedes mentre il quarto forse li aspettava poco distante con la Ritmo. A Vicenza ha destato profonda commozione la morte del giovane Alessandro Fui nato ad Altamura il 25 dicembre 1958 da una famiglia di braccianti. Dopo aver lavorato come idraulico aveva scelto la polizia di Stato. A Vicenza si trovava dal 1979; era sposato con Lucia Nizzola, lascia un figlio di tre anni. La moglie e il figlio lo ricordano con affetto e con orgoglio e in una memoria sottoscritta 20 mila lire per l'Unità. Genova, 14 febbraio 1986

semilavorato per circa 7 kg caricandolo sulle due vetture con le quali avevano raggiunto lo stabilimento. Era stato l'altro titolare, Lino, a dare l'allarme, giungendo poco dopo il fratello già rinchiuso con alcuni lavoratori, soprannominati «i quattro» da alcuni stanzieri. Il primo contatto con la polizia era avvenuto sul piazzale della ditta, con uno scambio di colpi d'arma da fuoco. La fuga assumerà, da quel momento, fasi concitate e disperate a tutta velocità. E allora risuona nell'aula di Montecitorio l'interrogazione: «Il governo si rende conto che ogni nave che entra nel porto di Genova-Multedo equivale ad una bomba atomica innescata?» L'interrogativo è rimasto senza risposta. L'attende ancora. Prima che sia troppo tardi. Giorgio Frasca Polara

Esplosioni di propano: precedenti che mettono in allarme

Che cosa è successo altrove, col Gpl. In Canada, nel '78 nella regione dell'Ontario, in seguito al deragliamenti di alcuni carri ferroviari contenenti gas propano liquido, e alle esplosioni che ne seguirono, fu necessario evacuare 217mila persone, nonostante la zona del disastro fosse scarsamente industrializzata e senza insediamenti residenziali vicinissimi. L'anno dopo esplose una modesta quantità di Gpl nel complesso petrolchimico di Moss Moran a Braefoot (Scotia); danni alle cose sino a otto chilometri di distanza, e alle persone sino a tre chilometri e mezzo. Ancora più recentemente, nell'84, a Città del Messico esplose appena 2mila mc di Gpl refrigeranti in un ragazzino di tre chilometri effetti devastanti, con centinaia di morti. Lo studio effettuato dalla Disp per la stazione di pompaggio voluta da Garrone a Genova-Multedo non prende neppure in considerazione i possibili effetti dell'esplosione di una nave gasiera nel porto petrolifero. Lo studio prevede appena la fuga degli impianti e dalle tubature di pompaggio, e l'incendio, di una modesta quantità di Gpl: dieci tonnellate, l'equivalente di appena mezza autocisterna. Ebbene, gli effetti termici e dinamici si estenderebbero su un'area oscillante tra i 210 e i 600 metri di raggio. Le prime abitazioni e i primi depositi, nella zona di Multedo, sono a 200 metri di distanza.

Giorgio Frasca Polara

Sei federazioni a congresso

Bisognerà ora attendere lo svolgimento dei congressi per avere un quadro pieno del consenso ottenuto dalle sei federazioni emendamenti con la percentuale complessiva dei voti espressi indipendentemente dal fatto che le singole sezioni abbiano o no approvato i documenti del Cc e le mozioni. Come è noto, in base alle procedure varate dalla Commissione del '77, le sezioni sono tenute al rinvio dei voti ottenuti nei congressi locali. I rinvii spinti. Questi dati dovranno essere messi a disposizione delle commissioni politiche elette nei congressi federali, che dovranno comunque prendere in considerazione gli emendamenti che nei congressi di sezione hanno ottenuto almeno il 20% dei voti.

Giorgio Frasca Polara

Carlo Bianchi