La tragedia nel Mare del Nord

Le prime pagine dei quotidiani inglesi di ieri
A destra, operazioni di recupero attorno al relitto e, in basso, il dolore di alcuni parenti delle vittime

Il nostromo si accusa disperato: «È tutta colpa mia!»

I resoconti dei giornali inglesi - Il tunnel della Manica adesso si farà?

Dal nostro corrispondente

LONDRA — L'imboccatura di accesso per gli autoveicoli era ancora aperta, venerdì alle 18 e 45, quando lo sventurato «Herald» salpava velocemente dalle banchine del porto di Zeebrugge. Un miglio più oltre, il traghetto imbarcava acqua e si rovesciava. Si è trattato di un fatto accidentale o di una manovra deliberata? Ecco l'interrogativo che dominava ieri i titoli sulla prima pagina di tutti i domenicali inglesi Una virata, o lo scontro con un banco di sabbia sommerso, avrebbe impresso alla nave una inclinazione sufficiente a farle inghiottire una quantità liquida che si trasformava istantaneamente in un'alluvione irreparabile Secondo il «New of the world», il nostromo Marc Stanley, di 28 anni, è in stato di shock perché si ritiene responsabile della tragedia per non aver fatto chiudere il portellone di carico Un portavoce della società armatrice, alla fine, ha ammesso è vero, il nostromo si accusa, la ragione della cat astrofe va cercata nella mancata chiusura del portellone

Alla partenza, lo «Herald» era in ritardo di mezz'ora e, forse, cercava di recuperare il tempo perduto. Non solo è partito con la porta di prua spalancata ma — secondo i racconti di alcuni camionisti — gli autoveicoli, anche i più pesanti, non erano stati assicurati, come avrebbero dovuto, ai ganci e alle catene del parcheggio Pare che questa sia una pratica abbastanza diffusa, soprattutto quando le condizioni meteorologiche sono buone Ossia, è un rischio calcolato per poter accorciare, all'arrivo, le operazioni di sbarco Un ex capitano ha detto «So per esperienza che, a volte, l'intera traversata è stata fatta con il portellone di ingresso aperto o parzialmente chiuso»

L'altra sera, mentre l'unità era ormai in corsa, dieci o quindici marinai hanno invano cercato di sigillare la grande cerniera di prua Non si sa ancora se un guasto meccanico, o un errore, lo abbia impedito Fatto sta che hanno tentato di riuscirvi, con febbrile accanimento, a colpi di mazza ferrata, prima di essere inesorabilmente travolti dalla massa del mare che irrompeva in modo inarrestabile mentre gli autoveicoli si spostavano da una parte all'altra

Ecco la versione della tragedia, messa in risalto dai settimanali inglesi, che aspetta adesso all'inchiesta ufficiale confermare o smentire

L'ombra del dubbio, che si estende ora apertamente sui traghetti, serve a dare slancio, come possibile alternativa di qui al 1993, al progetto *tunnel* sotto la Manica Fino a ieri tanto criticata e osteggiata, la costruenda galleria sommersa con un doppio collegamento ferroviario di 30 chilometri fra Folkestone e Calais appare finalmente in una diversa luce Quando l'apposito trattato venne firmato a Canterbury, il 12 febbraio 1986, la Thatcher e Mitterrand furono accolti dalla vivace protesta di quanti, in Gran Bretagna, si sono opposti da decenni all'idea di una «unione fisica» col continente europeo che annullerà definitivamente lo «splendido isolamento» britannico

La inaccettabile catastrofe dello «Herald» (che è assai simile ad un lungo elenco di precedenti sinistri — 35 unità perdute — fortunosamente verificatisi negli anni scorsi senza troppe vittime) rimette in primo piano quel tunnel che proprio gli operatori dei traghetti avevano fino all'altro giorno vivacemente contestato prometendo concorrenza spietata e un'altra rischiosissima «guerra delle tariffe».

Il grande gruppo marittimo P & O, proprietario dei *ferries* Townsend Thoresen, domina il traffico per e da il continente con una flotta di 29 unità Per quest'estate, è previsto l'ingresso in servizio di due mega-traghetti che hanno una stazza e una capacità doppia di quelle dello scomparso «Herald» 2 400 passeggeri e 1 300 automezzi a bordo Il rischio evidentemente sale con i nuovi *jumbo-ferries*

A maggior ragione, si chiedono ora nuove e più precise misure di sicurezza sia per quanto riguarda il disegno delle navi (che le rendano più stabili e affidabili) sia per quanto concerne i tempi di sbarco/imbarco, un viaggio dopo l'altro, in uno dei bracci di mare più frequentati e potenzialmente più pericolosi del mondo Il sindacato dei marittimi insiste su questi argomenti così come fa il portavoce laburista per il lavoro, onorevole John Prescott

La polemica contro gli armatori è forte, il rispetto delle norme elementari per salvaguardare l'incolumità dei passeggeri è indispensabile, un riesame di tutta la complessa materia appare urgente E, in questa forzata e dolorosa riflessione, l'inviso tunnel sotto la Manica brilla inaspettatamente come un miraggio di salvezza

Antonio Bronda

Sardegna: affonda mercantile Equipaggio tedesco in salvo

CAGLIARI — Un mercantile è affondato ieri notte a 15 miglia da Capo Bellavista, sulla costa centrorientale della Sardegna I quattro membri dell'equipaggio, tutti di nazionalità tedesca, si sono salvati con una scialuppa calata in mare pochi minuti prima che l'imbarcazione affondasse Il mercantile, che batteva bandiera dello Stato di Vanuatu, nelle isole Fiji, era partito dalla Spezia il 6 marzo con un carico di 14 contenitori di merci varie, diretto ad Algeri Sul naufragio è in corso un'indagine delle autorità marittime

Si aggrava il bilancio del disastro: i morti sono 53, i dispersi 82

Bomba ecologica alla deriva

Il traghetto della morte ha perso un carico velenoso

Si parla di cianuro ma anche di diossina: nessuna conferma - Decine di fusti sparpagliati in mare, difficile recuperarli tutti - Ancora ipotesi sulle cause della sciagura

Dal nostro inviato

ZEEBRUGGE — Un'altra notte è passata e alle prime luci del giorno, ieri mattina, sono riprese le ricerche dei dispersi intorno al relitto dell'«Herald of Free Enterprise» Ottantadue persone mancano all'appello ma ormai ci sono pochissimi dubbi sembrano destinate a far parte della terribile contabilità dei morti, accanto ai 53 i cui corpi sono stati recuperati Sono 408 i passeggeri che sono stati tratti in salvo nelle prime ore dopo la sciagura, con una operazione di soccorso che, secondo gli esperti, è stata tempestiva ed efficace, date le condizioni Dei superstiti una decina sono ancora in gravi condizioni e fra di essi c'è la ragazza inglese di quattordici anni che venerdì era stata strappata alla morte, dai medici dell'ospedale Saint Jean di Bruges, dopo che la temperatura del suo corpo era rimasta per diverse ore sotto i 24 gradi Un segno di speranza nell'angoscia delle ore più nere, mentre pian piano si diffondeva la certezza che ormai ai sommozzatori, i quali hanno continuato fino a ieri sera a fare la spola tra il traghetto rovesciato e la banchina del porto di Zeebruggen, non restasse altro che recuperare cadaveri

Il lavoro dei sommozzatori andrà avanti fino al momento, che potrebbe essere vicino, in cui la nave verrà raddrizzata A questo scopo, dei pontoni speciali di una ditta olandese, la «Smit - Tak», e di una belga, la «URS», sono già in prossimità del luogo della catastrofe accompagnati da qualche polemica Secondo i responsabili della società olandese, infatti, un intervento tempestivo, la sera stessa dell'incidente, avrebbe consentito di rimettere l'«Herald» in linea di galleggiamento nel giro di un'ora e mezzo, permettendo di salvare molte altre vite Una tesi respinta dalle autorità belghe, le quali sostengono che le operazioni della «Smet - Tak» avrebbero anzi ostacolato l'opera dei rimorchiatori e degli elicotteri che raccoglievano i superstiti in mare e sulla fiancata emersa del traghetto Ancora ieri, il ministro dei Trasporti belga Herman De Croo sosteneva che il raddrizzamento della nave deve avvenire con tutte le garanzie per il suo «contenuto»

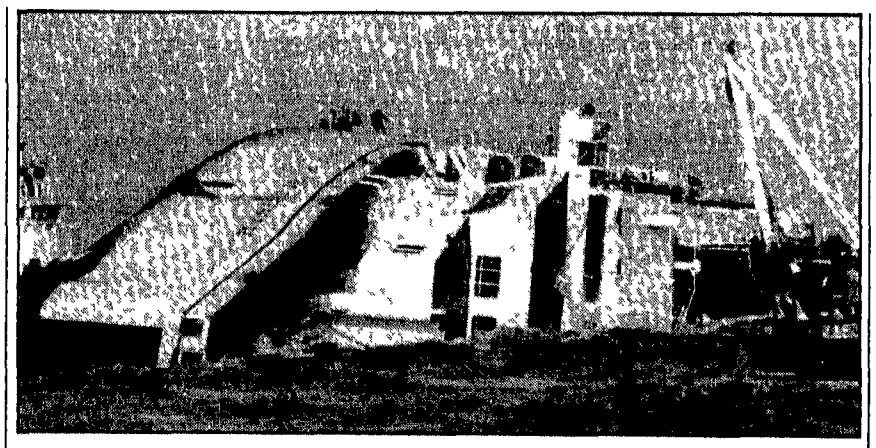
Non si tratta solo di un pietoso eufemismo per indicare le vittime ancora imprigionate nella parte sommersa Nel garage dell'«Herald» si trovano, come è noto, due camion carichi di sostanze altamente tossiche 50 bidoni di cianato di toluene e 61 di un prodotto a base di cianuro (S'è parlato anche di sostanze a base di diossina, il veleno di Seveso, ma questa ipotesi non ha avuto alcuna conferma) Trentacinque bidoni si sono persi in mare Ne hanno recuperati diciassette, altri diciotto potrebbero rappresentare una bomba ecologica che va alla deriva L'eventuale dispersione di queste sostanze aggiungerebbe il dramma dell'inquinamento di un largo tratto di mare alla tragedia che si è consumata venerdì sera E anche se i pareri degli esperti sono discordi sulle conseguenze che questo inquinamento avrebbe per le località costiere, esso costituirebbe in ogni caso un pericolo mortale per i sommozzatori che continuano a lavorare alla ricerca delle vittime A quanto si sapeva ieri sera, 17 bidoni erano già usciti dalla stiva e finiti in mare aperto, uno danneggiato in modo tale da far temere limitate fughe di cianuro Gli altri erano stati imbragati, mentre intorno al relitto era stata stesa una rete che dovrebbe impedire altre dispersioni Ma alla domanda su quanto tempo può reggere una soluzione di questo tipo De Croo ha allargato le braccia mentre un sottosegretario all'Ambiente denunciava allarmato un altro pericolo in un terzo camion erano contenuti diversi sacchi (non si sa se di plastica o di cartone) di un prodotto a base di piombo Se questo si scioglierà in mare, la catena alimentare nel Mar del Nord potrebbe subire conseguenze serie mangiare pesce potrebbe divenire pericoloso Si capisce, quindi, che sia subito scoppiata un'altra polemica è normale che in una nave adibita al trasporto di passeggeri vengano caricate sostanze tanto pericolose? Secondo i responsabili della società di navigazione, la britannica Townsend Thoresen, non c'è stata alcuna irregolarità nell'accettazione dei materiali imbarcati, ma questo è uno dei tanti particolari che dovranno essere accertati con le inchieste aperte sull'incidente

Anche su questo fronte la giornata di ieri ha registrato uno sviluppo importante È la testimonianza, resa dal letto dell'ospedale di Bruges dove è ricoverato, del comandante dell'«Herald», capitano David Lawry Questi ha dichiarato di aver sentito un rumore e un urto violento subito prima che la nave cominciasse a inclinarsi su un fianco Ciò avvalorerebbe l'ipotesi che l'«Herald» sia finito su un banco di sabbia mentre faceva marcia indietro durante la manovra per prendere la rotta La poppa, scivolando sul fondo si sarebbe alzata quel tanto che basta perché dal portellone anteriore, aperto o chiuso in modo difettoso, cominciasse ad entrare acqua. Questa avrebbe a sua volta sbilanciato l'imbarcazione facendo spostare il carico, forse mal distribuito, nella stiva-garage. Il peso, spostandosi tutto sul lato di tribordo, avrebbe provocato il rovesciamento Se le inchieste accerteranno che i fatti sono andati effettivamente così, dovrebbero trovare conferma le voci, diffusesi nelle prime ore dopo la tragedia, su certe inadeguatezze del porto di Zeebruggen L'area oltre i moli, infatti, è caratterizzata da fondali molto bassi e, per renderli agibili a navi di grosso tonnellaggio, questi vengono dragati scavando canali più profondi Le condizioni del mare, però, specie in un inverno particolarmente duro come questo, e le correnti possono però creare improvvisi banchi anche dove non dovrebbero essercene Potrebbe essere ciò che è accaduto, senza escludere, con ciò, l'eventualità di manovre sbagliate da parte dell'equipaggio del ferry-boat, né, soprattutto, l'implicita pericolosità di questo tipo di imbarcazioni, questione sulla quale si è aperta una discussione di cui riferiamo qui accanto

In attesa dei progressi delle inchieste, l'attenzione si concentra sul lavoro pietoso dei sommozzatori Le ultime salme sono state recuperate sabato sera e per parecchie ore, dopo, il rapporto tra dispersi e vittime accertate è rimasto invariato Per poter arrivare alla identificazione completa delle persone che hanno perso la vita, bisognerà attendere che la nave venga riportata in linea di galleggiamento e vengano recuperati tutti i corpi che si trovano nella parte ora sommersa Ma c'è il timore che nelle ormai tante ore passate dalla catastrofe le correnti e le maree abbiano strappato dalle strutture del traghetto diversi cadaveri che forse non potranno mai più essere trovati Il problema della identificazione è reso ancor più difficile dal fatto che non esistono liste d'imbarco dei passeggeri che non avevano al seguito l'auto, ovvero la grande maggioranza

A questo proposito c'è da registrare che sarebbe definitivamente smentita l'ipotesi, di cui si era parlato, della presenza a bordo dell'«Herald» di due o più italiani La voce si era diffusa perché a uno dei sommozzatori che sono penetrati nel garage era parso di vedere un'auto con la targa italiana Nessuna vettura immatricolata in Italia, però, figura negli elenchi della Townsend Thoresen, pur se non si può escludere l'eventualità di un imbarco avvenuto in lista d'attesa, all'ultimo minuto. In ogni caso, alla nostra ambasciata a Bruxelles è stato comunicato che nessun italiano si trova negli elenchi delle persone tratte in salvo, né in quelli delle persone decedute e già identificate, né fra i nomi noti dei dispersi

Paolo Soldini



Ferry boat che vanno a picco se imbarcano un palmo d'acqua

Da anni un'agenzia marittima dell'Onu raccomanda, inascoltata, criteri di sicurezza più rigorosi - Senza paratie interne lo scafo si squilibra facilmente - La concorrenza

Dal nostro corrispondente

BRUXELLES - Se il rovesciamento dell'«Herald of Free Enterprise» fosse avvenuto in mare aperto piuttosto che a 1400 metri dalla riva e davanti a una costa con la densità di porti tra le più alte del mondo, la tragedia avrebbe avuto dimensioni ancor più terribili Secondo il comandante di un ferry-boat di Ostenda, che fa servizio anch'esso tra il continente e la Gran Bretagna, non si sarebbe potuto salvare che il 10-20% dei passeggeri Il rovesciamento della nave, infatti, è avvenuto in un lasso di tempo fra gli 80 e i 120 secondi troppo breve non solo per gettare in mare le scialuppe di salvataggio, ma anche perché ci si potesse munire dei salvagente E non si è trattato di una circostanza eccezionale e irripetibile già in altre tre occasioni si sono verificati incidenti simili, per fortuna con conseguenze meno gravi Un traghetto belga coricatosi su un fianco dopo una collisione, uno britannico, lo «European Gateway», colato a picco al largo di Harwich in meno di sei minuti, e la nave francese «Mont Louis», affondata in due minuti, nel 1984, con il suo carico di sostanze radioattive In quest'ultimo caso non si trattava di un traghetto, ma di un cargo, costruito però con gli stessi principi

Sono questi principi che, sotto l'effetto della tragedia di Zeebrugge, vengono ora messi pesantemente in causa Quanto sono sicure le navi sul tipo dell'«Herald of Free Enterprise» e delle decine e decine di ferry-boats che fanno la spola ogni giorno tra i porti francesi, belgi, olandesi e britannici, trasportando ogni anno oltre 10 milioni di passeggeri? La risposta di molti esperti è inquietante Da anni e anni, ha denunciato ieri Eugene Colson, comandante della marina commerciale belga, l'organizzazione marittima internazionale (Omi), un'agenzia dell'Onu raccomanda, inascoltata, l'adozione di criteri di sicurezza più rigidi In particolare, i traghetti che trasportano vetture dovrebbero avere ative compartimentate, con una serie di paratie stagne che impediscano l'afflusso dell'acqua in quantità massicce e tali da destabilizzare il carico, cosa che peraltro è normale per tutti gli altri tipi di navi

La struttura dei ferry-boats attualmente in servizio, anche dei più moderni e «sicuri» com'era il caso dell'«Herald», invece è tale che basta anche una piccola quantità d'acqua (15 centimetri d'altezza per tutta la superficie della stiva) a compromettere l'equilibrio con conseguenze disastrose A ciò va aggiunto il fatto che, per rendere più veloci le operazioni di imbarco e di sbarco e talora anche per giustificate misure precauzionali, molti traghetti quando il mare è calmo compiono parti di traversata con i portelli aperti o semiaperti (non si esclude che sia stato anche il caso dell'«Herald» venerdì sera)

Insomma, i traghetti così come sono concepiti ora, secondo Colson, ma la sua opinione è condivisa da molti altri esperti, sono «scatole di sardine» cui dovrebbe essere proibito andare per mare Che fare, allora? Sull'onda dell'emozione suscitata dalla tragedia di Zeebrugge, il ministro dei Trasporti belga Herman De Croo ha affermato di voler farsi promotore di un accordo internazionale che indichi norme di sicurezza più adeguate De Croo, però, non si nasconde l'enorme difficoltà di una simile iniziativa Costruire navi più sicure è possibile, ma costerebbe molto di più, occorrerebbe perciò affrontare il problema della concorrenza e non si potrebbe farlo se non imponendo divieti di accesso nei porti e controlli severi Ma già ora, aggiunge il ministro, molti porti rifiutano i controlli esistenti, per evitare di essere boicottati dalle compagnie che non rispettano neppure le norme attuali Occorrerebbero sanzioni adeguate e una chiara volontà di farle applicare ovunque Il timore è, invece, che quando sarà passata l'emozione, tutto tornerà come prima Fino alla prossima tragedia

p. so.

«Portelloni aperti? Ma è un'abitudine...»

BRUXELLES — «Abbiamo dovuto accettare l'idea che il naufragio sia stato causato dai portelloni» Da Londra il portavoce della società armatrice Townsend Thoresen ammette che il traghetto si è inclinato perché un enorme massa d'acqua è entrata dai portelloni lasciati aperti Del resto tutte le altre ipotesi, dalla collisione con un altra nave, all'improvviso urto contro la barriera frangiflutti, sono state escluse dagli inquirenti le operazioni di recupero del relitto iniziate ieri hanno confermato che non vi sono sullo scafo falle o tracce di sfondamenti La polemica sulle norme di sicurezza non rispettate trova così un ulteriore appiglio

La nave ormai è pressochè certo ha lasciato il porto senza aver mai chiuso i portelloni, così come avevano già venerdì confermato i primi soccorritori Testimonianze raccolte a sostegno di questa tesi sono numerose, specialmente tra i camionisti che attraversano abitualmente la Manica su traghetti come la «Herald» Ecco cosa ha dichiarato ai microfoni della radio belga un autotrasportatore «Per caricare qualche autotreno in più, i traghetti in servizio da e per l'Inghilterra usano lasciare i portelloni aperti a me è accaduto di recente almeno un paio di volte Ho potuto rendermene conto senza ombra di dubbio perché ero stato imbarcato una volta in testa e una volta in coda alla fila e il mio "Tir" occupava per tre o quattro metri lo spazio riservato ai meccanismi di chiusura»

Anche il ministro dei Trasporti ha voluto mettere in campo una sua personale esperienza «Mi è accaduto più volte — ha dichiarato Herman Croo — di costatare che su traghetti come quello sfondato venerdì le norme di sicurezza non vengono rispettate Di recente, andando in Inghilterra con mio figlio su una nave traghetto ho costatato che i portelloni erano stati lasciati aperti, ho protestato con il comandante e solo allora sono stati chiusi»

«Non dobbiamo però dimenticare — ha detto ieri in un incontro con i giornalisti il comandante Eugene Colson, esperto belga — che anche a portelloni chiusi, le navi traghetto attuali sono vere e proprie bare galleggianti appena cominciano ad imbarcare acqua è finita, non hanno compartimenti stagni, affondano in un paio di minuti, non lasciano scampo »

Una ragione di più per non tenere abbassate quelle rampe E invece

Le manifestazioni per l'8 Marzo

Nell'agenda delle donne prima di tutto il lavoro

Vivace corteo a Milano - A Roma convegno della Commissione per la parità sull'Europa

MILANO — Sotto un cielo limpido e freddo migliaia di donne hanno sfilato ieri pomeriggio per il centro cittadino ricordando ai milanesi l'impegno, e insieme la festa, dell'8 marzo Sotto ai cartelli e striscioni molte facce, molte voci, molte frasi inconsuete rispetto alla normale piazza delle manifestazioni politiche e sindacali C'erano le donne di tutti i movimenti e di tutti i partiti, nel più grande arcobaleno di idee e di ispirazioni che il sagrato del Duomo abbia mai veduto, ma con lo spirito comune della difesa e dell'orgoglio dell'identità femminile E insieme a loro molte donne e molte ragazze che senza riconoscersi in alcunché di organizzato desideravano semplicemente portare lì se stesse, essere alla festa Nei punti centrali della città, in San Babila in Vittorio Emanuele, in Castello le «Attive come prima» vendevano fiori Il tema centrale della festa è stato quello del lavoro le occasioni, la parità, la qualità del lavoro Ma non solo quello «Lavoro amore, figli quando vuoi - il movimento per la vita siamo noi» diceva un ritornello polemico Accanto alla manifestazione di piazza, decine le riunioni in biblioteche, sale e ritrovi della periferia e della provincia con rinfreschi, balli e discussioni per coinvolgere tutte le generazioni e tutti i modi di vivere una festa Alla sera, per onorare un altro slogan che ha molta fortuna «la notte ci piace - vogliamo uscire in pace», tutte al «Rolling Stons», una grossa discoteca della città, per un appuntamento mondano «Mimosa Music» era il titolo della serata che le donne si sono concesse, questa volta con una fattiva collaborazione anche da parte, come si diceva una volta, di fratelli, mariti e fidanzati

• • •

ROMA — «Trent anni d'Europa e il cammino delle donne» su questo tema si è svolto nella capitale un convegno promosso dalla Commissione nazionale per la parità L'incontro è stato aperto dalla presidente Elena Marinucci, presenti Nilde Jotti, presidente della Camera, e Giglia Tedesco, vicepresidente del Senato Nel suo intervento Lalla Trupia, parlamentare europea, ha indicato nel lavoro, l'innovazione, lo stato sociale e la procreazione le questioni cruciali che le donne si trovano oggi a dover affrontare in tutto il continente Malgrado l'art 119 del Trattato di Roma sulla parità salariale e la promozione di azioni positive per eliminare le discriminazioni, ancora oggi il voto contrario di singoli Stati membri impedisce l'approvazione delle direttive comunitarie sul lavoro volontario a tempo parziale, sul congedo parentale, sulla parità di trattamento per attività indipendenti L'on Luisa Cassanmagnago ha ricordato l'emarginazione delle donne nei paesi in via di sviluppo, impedite a compiere libere scelte dalla bassa scolarità, dal matrimonio contratto in età assai giovane e da tante pressioni di ordine sociale e culturale Beatrice Rangoni Machiavelli, dell'Assemblea economica e sociale della Cee, ha notato che su 44 direttori generali vi è una sola donna, su 306 capi di divisione appena cinque di sesso femminile

In una intervista rilasciata a «Parlamento in», in occasione della festa della donna, Nilde Jotti osserva che la nuova normativa sul divorzio, approvata in questi giorni dal Parlamento, rende giustizia al coniuge più debole e accorcia il periodo in cui una coppia di fatto non poteva sposarsi

Venti associazioni cattoliche hanno celebrato a Roma l'8 marzo con un incontro su «Democrazia valore, scelta, stile per ogni donna» Non si dà democrazia — è stato osservato — se non si superano le ingiustizie e le disparità culturali, sociali ed economiche e tutte quelle discriminazioni che mortificano la persona umana nelle sue profonde aspirazioni

In mattinata, nel parco di Villa Gordiani, nella capitale, si è svolta la settima edizione della corsa della donna Alla manifestazione, promossa dall'Uisp, hanno partecipato oltre duemila concorrenti

Numerose le iniziative di ogni genere in tutta la penisola, da Napoli a Pescara, da Modena a Bari, da Firenze a Perugia, dalla Sicilia al Veneto