

Su quella nave era tutto fuorilegge

C'era diossina sul traghetto britannico? Resta il giallo

Le autorità negano, i soccorritori confermano - A bordo sicuramente piombo e cianuro

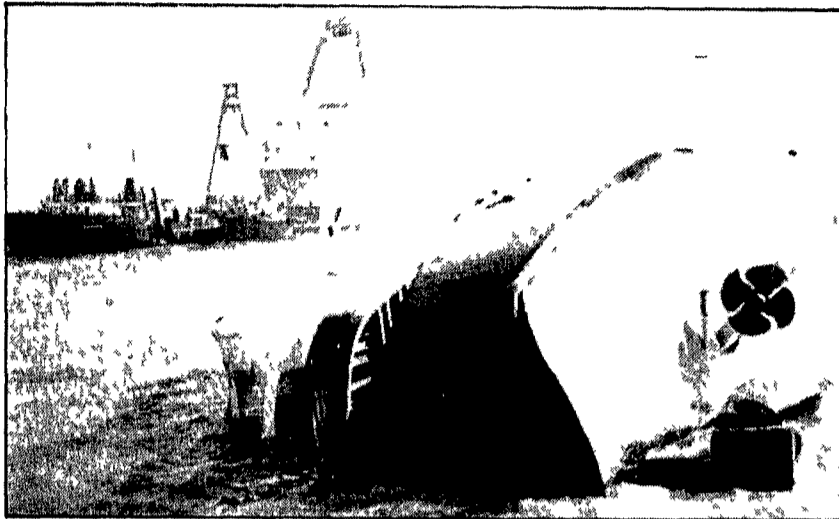
Dal nostro corrispondente BRUXELLES - C'è uno scampato in più dalla tragedia dell'*'Herald of Free Enterprise'*, il ferry-boat britannico rovesciato venerdì sera al largo del porto di Zeebrugge. L'uomo di cui non sono stati precisati il nome e la nazionalità si è presentato ieri alla sede della società armatrice la Townsend Thoresen un cui portavoce non ha escluso che altri scampati possano farsi vivi nelle prossime ore. Potrebbe trattarsi di passeggeri che si erano allontanati magari in stato di choc, subito dopo essere stati tratti in salvo nella confusione delle prime fasi delle operazioni di salvataggio.

Filli di speranza molto labili. Dopo la ricomparsa dei superstiti di ieri, il bilancio della tragedia si è fermato a 100 sopravvissuti - una decina di ricoverati, però, versano ancora in condizioni gravi - e alla esasperante lentezza con cui l'elenco dei morti accertati cresce rispetto a quello dei dispersi: 58 contro 76, ieri pomeriggio. Bisognerà ormai attendere il raddrizzamento della nave per ritrovare la maggior parte dei corpi che mancano in questo tragico e un po' assurdo lavoro dei sommozzatori. Infatti, sta diventando impossibile. Debbono muoversi nelle viscere sommerse dell'*'Herald'* come in un labirinto, con una visibilità inferiore ai venti centimetri e con il rischio di rimanere anch'essi intrappolati. C'è un'altra grande paura, inoltre che ormai sta prendendo il sopravvento. Nella stiva-garage galleggiano nell'acqua i bidoni di sostanze tossiche cui la rete di protezione stesa davanti ai portelloni aperti finora ha impedito di disperdersi in mare. Se uno solo dei fusti si rompesse la vita degli uomini che lavorano sot-

l'acqua sarebbe in gravissimo pericolo. Anche per questo motivo le autorità belghe hanno ordinato di procedere subito alle operazioni per rimettere la nave in linea di galleggiamento. Gli enormi pontoni con le gru della società olandese 'Smit-Tak' e della belga 'URSA' sono già pronti. Ma non sarà un lavoro semplice. Bisognerà prima tirar fuori dal garage il groviglio di auto e camion, stando ben attenti a non liberare le sostanze tossiche. Ci vorranno almeno due settimane, forse di più.

E intanto il rischio dell'inquinamento resta altissimo, per quanto nelle ultime ore i responsabili belgi a cominciare dal segretario di Stato per l'Ambiente, signora Miet Smet stiano cercando di sdrammatizzare. È stato per esempio ammesso formalmente che nella stiva della nave si trovava un carico di diossina, un nome che da solo evoca timori del peggio. Secondo la signora Smet nel camion era sott'acqua si trovavano 11.770 chili di cianuro racchiusi in 61 fusti, 5.000 chili di cianuro di toluene in 50 fusti, 5.000 chili di piridoli in 180 di mobile (un prodotto solidificante) 5.000 di resine in soluzione, quantitativi non precisati di vernici - tutte sostanze inquinanti le ultime quattro, ma non letali - e 20.000 chili di un prodotto a base di piombo. Questo sarebbe, al momento il più preoccupante perché, sciogliendosi nell'acqua, potrebbe entrare nella catena alimentare e rendere velenoso il pesce.

Questo sarebbe, al momento il più preoccupante perché, sciogliendosi nell'acqua, potrebbe entrare nella catena alimentare e rendere velenoso il pesce. Il carico del traghetto era in regola con gli accordi internazionali che però sarebbe il caso di rivedere. Ha detto la signora Miet Smet. Il portavoce della 'Smit-Tak' Gert Kakebeen, però, continua a insistere da Rotterdam che gli uomini della società scesi ad ispe-



ZEEBRUGGE - Il relitto del traghetto adagiato su un fianco e sullo sfondo una nave attrezzata per il recupero

zionare il garage dell'*'Herald'*, avrebbero chiaramente visto dei documenti di viaggio da cui risulterebbe la presenza di diossina. Lo ha ripetuto anche ieri nel corso di una intervista radiofonica. È difficile capire come siano effettivamente le cose (c'è da considerare che la diossina, a differenza di altre sostanze tossiche non potrebbe essere trasportata con carichi normali). Comunque, i 77 contenitori che erano

stati rispescati fino a ieri pomeriggio erano tutti intatti e il mare continua ad essere piuttosto calmo rendendo più facile il reperimento di quelli che vagano in direzione delle coste olandesi nonché il controllo di quelli ancora imprigionati nella stiva della nave. Tutte le operazioni si svolgono sotto il controllo della nave oceanografica 'Beiga' che dovrà calcolare anche l'impatto sull'ambiente di un'eventuale di-

spersione in mare delle sostanze. Un'ultima notizia infine sul mistero della eventuale presenza, a bordo dell'*'Herald'*, di passeggeri italiani. L'ipotesi era stata rilanciata domenica sera da voci secondo cui la Townsend Thoresen avrebbe confermato la presenza nel garage di due vetture con targa italiana. Ma ieri la stessa società ha assicurato il consolato italiano di Anversa che, secondo quanto

le risulta nessun italiano si trovava a bordo del traghetto. In una chiesa di Zeebrugge è stata celebrata ieri una solenne cerimonia di suffragio per le vittime. Vi hanno preso parte i vescovi di Bruges e di Dover alla presenza di numerosi parenti e di alcuni soccorritori. È stato letto un messaggio inviato dal Papa.

Paolo Soldini

Emergenza ecologica in Sardegna: veleni a bordo del cargo affondato

Dalla nostra redazione

CAGLIARI - Una bandiera semicosciuta (lo Stato di Valtanu non ha neppure una rappresentanza diplomatica in Italia) un carico di composti chimici che diventano veleno a contatto col mare un incidente per molti aspetti oscuro e improvviso. I misteri dell'*'Arno'* il mercantile affondato nella notte tra sabato e domenica 13 miglia a nord di Arbatax sulla costa centro-orientale sarda sono custoditi a oltre mille metri di profondità sul fondale su cui la nave si è adagiata dopo un urto con un 'corpo semisommerso'. Interrogati dalle autorità marittime i quattro naufraghi tedeschi hanno ribadito la loro versione iniziale. «È stato un impatto improvviso in piena notte con qualcosa che spuntava dalle onde. In neppure mezz'ora - ha raccontato il comandante Horst Martins 49 anni -

la nave stava già affondando, abbiamo fatto appena in tempo a inviare un segnale di soccorso e a eziare la scialuppa di salvataggio. Da lì abbiamo ripetuto i segnali di soccorso ogni cinque minuti con una radio di fortuna». Ma alla Capitaneria di porto non è stato captato niente fino alla mattina successiva, e così dalle navi in transito nella zona. Per tutta la giornata di ieri sono proseguite al largo di Arbatax le ricerche dei containers e dei fusti galleggianti dispersi in mare durante il naufragio. Quasi tutto il materiale è stato recuperato. E almeno per il momento sembra scongiurata la prima emergenza ecologica provocata dall'incidente. Nei fusti recuperati in mare c'erano infatti polveri altamente corrosive e cloruro di fosforo. Ma resta il problema dell'enorme carico in fondo al mare. La merce trasportata - hanno spiegato i tecnici -

appartiene alla classe otto dell'elenco delle sostanze tossiche a contatto con l'acqua e capace di sprigionare vapori tossici. L'*'Arno'* - 418 tonnellate di stazza lorda 97 metri di lunghezza - era partita venerdì scorso da La Spezia con destinazione Algeri. Qui i quattro marinai tedeschi avrebbero dovuto scaricare la merce materiali per l'industria meccanica e preparati chimici per quella farmaceutica. L'incidente è avvenuto sabato attorno alle 15 della notte. Come vuole la prassi le autorità italiane hanno cercato di mettersi in contatto con i rappresentanti diplomatici dello Stato di Valtanu per comunicare ufficialmente l'affondamento del mercantile. Ciò è stato possibile solo attraverso il coinvolgimento delle autorità della Germania federale.

p. b.

L'assicurazione dovrà pagare risarcimenti da record

Vicini a quello del «Titanic» se saranno provate le responsabilità degli operatori

«È stata colpa mia». L'uomo è rientrato in Inghilterra dopo un primo interrogatorio in Belgio. Il modello di nave veloce roll on/roll off (che ruota di continuo tra due destinazioni) affrettando al massimo le operazioni di sbarco imbarcato viene ormai apertamente criticato. Negli Usa - di cono gli esperti - una unità scava all'interno da una sola enorme cava per il parcheggio da prua a poppa non verrebbe accettata. Non ci sono paratie stagne per il contenimento degli allagamenti non ci sono altri essenziali mezzi di sicurezza che servono a prevenire o limitare gli incidenti. Il fatto che sullo *'Herald'* il portellone di ingresso fosse rimasto aperto e che contemporaneamente la linea di pescaggio fosse stata eccessivamente abbassata con l'incameramento di «avrorra» negli appositi contenitori, viene giudicato come una combinazione irreparabile. La probabile causa dell'incidente il servizio stava operando in tutta fretta per recuperare il tempo perduto (una mezz'ora in partenza da Zeebrugge). Forse anche la velocità raggiunta dal mezzo mentre stava per uscire dal porto belga potrebbe rivelar-

si eccessiva dopo gli opportuni accertamenti. I ferrosi come vengono chiamati i ferries a ciclo interrotto simili allo *'Herald'* hanno più volte dimostrato la loro instabilità e precarietà in caso di collisione o di ogni altro incidente a mare. A dare l'idea del pericolo inerente alla loro navigazione è sufficiente una sola statistica negli ultimi 20 anni: 35 navi di questo tipo (in maggioranza cargo merci) sono andate a fondo nel corso di sinistri che, oltre a normali imbarcazioni sarebbero state in grado di superare fino al loro rimorchio per riparazioni in porto o abbastanza a lungo prima dell'affondamento per dare modo di organizzare una completa e ordinata evacuazione da bordo.

Ecco perché il dito dell'accusa si sta ora muovendo verso le compagnie marittime che operano a 250 servizi di linea giornalieri attraverso il Canale della Manica. L'opinione pubblica britannica reclama non solo norme di sicurezza più stringenti ma traghetti costruiti e attrezzati meglio nel 1986. 28 milioni di persone hanno viaggiato sui ferries da e per la Gran Bretagna (14 milioni solo da Dover).

Antonio Bronda

La «Hornstrand» brucia ancora Azoto per spegnere l'incendio

LONDRA - Gli esperti che da sei giorni stanno cercando di salvare la nave danese *'Hornstrand'* trasformata in una «bomba galleggiante» da un incendio che minaccia il suo carico di dinamite hanno deciso di pompare azoto nella stiva. Assorbendo l'ossigeno nella stiva l'azoto dovrebbe soffocare tutti i focolai di incendio. Per effettuare tale operazione sarà necessario attendere condizioni atmosferiche favorevoli. Tre esperti che erano saliti a bordo della nave per controllare la situazione sono fuggiti precipitosamente dopo aver rilevato aree di calore nella stiva. L'ipotesi è che alcuni focolai d'incendio siano ancora attivi. Il pericolo di una esplosione è quindi ancora presente.

PEUGEOT 309 GTI. POTENZA PURA.

Grandi prestazioni massima sicurezza.

1905 cm³, 130 CV, 206 km/h, km da fermo in 29,8 secondi. Tenuta di strada eccezionale grazie a cerchi da 15 pollici, idroguida, 4 freni a disco autovelocitati anteriormente, barra stabilizzatrice anteriore e sospensioni a braccio triangolare con doppio attacco telaio. Disponibile, a richiesta, cambio a 6 marce omologato Rally gruppo A FISA. Questa è potenza pura. Questa è Peugeot 309 GTI.

Confortevole come una grande berlina.

5 comodi posti, bagagliaio da 296 a 616 l, sedile posteriore sdoppiabile. La 309 GTI completa la linea 309 3 porte (benzina 1118 cm³ e Diesel 1769 cm³) e ne costituisce la massima espressione tecnologica. Peugeot 309 una grande famiglia di automobili, 14 modelli benzina e Diesel, a 3 e 5 porte, disponibili a partire da L. 10.640.000*.

Il franco di ogni IVA inclusa.

Asc. to 24 - te fono che assiste tutti gli autoni on st Peugeot Talbot tel. D. 5456538

PEUGEOT 309



Costruiamo successi

