

## L'Italia inquinata

### Ravenna: «Un'offesa al buon senso»

CLAUDIO VISANI

RAVENNA Sulle navi dei veleni Ravenna non demorde. Il sindaco Dragoni definisce la scelta di questo porto «una offesa al buon senso» e dice che nella relazione degli esperti ministeriali «non c'è niente di tecnico». Intanto prepara una nuova ordinanza per tenere alla larga il cargo destinato a Ravenna il concetto per l'Adriatico organizzato per lunedì al porto dagli enti locali (con Dalla Morandi e altri) diventerà l'occasione per un no di massa alle navi.

In effetti la contraddizione è immensa: nell'autunno dell'87 la Regione Emilia-Romagna bocciò definitivamente il progetto della società Ecofin che voleva realizzare a Ravenna, nell'area ex Sarom, un centro per lo stoccaggio e lo smaltimento dei rifiuti tossici e nocivi. Motivazione: quell'impianto era incompatibile con il piano e le esigenze di risanamento della città. Per di più il sito proposto è adiacente al centro urbano e soggetto a esondazioni, quindi pericolosissimo. Ma ancora ieri il ministro dell'Ambiente, benché informato di questo precedente, ha annunciato che il porto di Ravenna e l'area Sarom dovranno ospitare e stoccare i veleni industriali provenienti dalla Nigeria e forse anche altri. E forse cambiato qualcosa in un anno? Assolutamente no. Quali garanzie di sicurezza è in grado di offrire il governo? Pochissime.

I paradossi non finiscono qui. Sempre nell'autunno scorso parte da Ravenna il progetto-pilota Aripur per la valutazione del rischio industriale integrato nell'area portuale. Quindici navi prima di essere autorizzate a entrare in porto, gli 15 morti della Mecnavi. L'allora ministro della Protezione civile Zamber-

letti decide di sostenere e finanziare quello studio. Riconosce quindi l'esistenza di un «alto rischio industriale» in quel porto, e la necessità di delimitare strategie di risanamento e sicurezza. Ma il governo, che sa del progetto Aripur, sceglie ora Ravenna per la «Deep sea carrier». La relazione dei tecnici ministeriali (anche questo ha dell'incredibile) dice che questo porto non presenta particolari problemi di impatto ambientale perché «è da tempo sede di attività petrolchimiche». E aggiunge che il porto di Montefalcone è stato cancellato dalla lista perché le banchine sono impegnate in un importante traffico di auto giapponesi ed è chiara «la vocazione commerciale e turistica». Perché Ravenna non è vocata al commercio e al turismo? La motivazione «tecnica» è assurda, non regge. Forse c'è dell'altro. Forse c'è una spiegazione plausibile. E sta nel «business» dei veleni industriali, nel quale l'Eni e la Montedison sembrano voler recitare la parte dei leoni. È stato l'Eni, a quanto si sa, a suggerire Ravenna. Certo, dietro c'è l'affare economico sulle navi veleni. Ma forse c'è di più. L'Eni e la Montedison possiedono due fonderie autorizzate a disimmettere fino a 34.000 tonnellate l'anno di rifiuti industriali e tossici nocivi. L'intenzione potrebbe essere quella di potenziare l'attività, di fare di questa città - contro la volontà dei suoi governanti - uno dei grandi centri nazionali e internazionali di smaltimento. Ma quei fonderie non sono «tecnologicamente all'avanguardia» e per di più possono bruciare solo determinate sostanze (coloranti soprattutto), previo selezionamento.

### L'attesa di Livorno «Il nostro porto può diventare soltanto banchina di transito»

ANDREA LAZZERI

LIVORNO Ora sulla «Karin B.» sventola la bandiera gialla, il segnale che, nel linguaggio marittimo internazionale, indica un'epidemia a bordo. È scattato l'allarme chimico. La versione ufficiale, fornita dal ministro Giorgio Ruffolo, parla di «grave stato di emergenza igienica». Alcuni fusti si sono rotti spandendo il loro contenuto micidiale. Non si hanno informazioni certe sulle condizioni di salute dell'equipaggio. Trovano credito, però, le voci che riferiscono di alcuni marinai intossicati e di un clima di forte tensione tra i marittimi che lo stesso comandante stenta a controllare.

È una «Zanobia story» rivista alla moviola. Il portacatena dei veleni è ora una bomba ecologica con la miccia accesa. Tutto diventa ancora più difficile, più drammatico, più urgente. «E al ministero regna il caos, siamo in mano a degli irresponsabili», sbotta il sindaco di Livorno, Roberto Benvenuti. Proprio a lui Ruffolo ha brevemente accennato le ultime cattive notizie della stiva appesata. Può darsi che il ministro abbia calcolato i toni per sollecitare un vostro gesto umanitario e spingere a concedere l'attracco? «Non crediamo proprio - rispondono al Comune di Livorno - perché la presenza di bidoni lesionati aumenta notevolmente i rischi di trasbordo e stoccaggio. Una ragione in più per dire "no" a soluzioni pasticciate».

La proposta originaria dei tecnici di Roma non poteva che provocare la reazione negativa dei funzionari della Usl livornese. La delegazio-

La decisione ieri dopo l'incontro fra Ruffolo e le Regioni A Ravenna uno dei mercantili provenienti dalla Nigeria Toto-porto per altri tre carichi pieni di scorie tossiche Oggi il Consiglio dei ministri dirà l'ultima parola

# La «Karin B.» va a Livorno I fusti perdono veleni

Ecco la «mappa» che distribuisce i veleni delle navi. L'ha presentata ieri il ministro all'Ambiente Ruffolo ai presidenti di 12 Regioni. La Karin B. andrà a Livorno, a bordo i fusti «perdono» e la situazione è d'emergenza. A Ravenna andrà una terza nave nigeriana, incerta la meta della «Deep Sea Carrier». Per le altre due navi libanesi un elenco di porti possibili da Gioia Tauro a Porto Torres.

MARIA ALICE PRESTI

ROMA. La Karin B. andrà direttamente a Livorno, una seconda nave nigeriana con rifiuti poco pericolosi è destinata a Ravenna, tra pochi giorni si deciderà il luogo d'attracco della «Deep Sea Carrier» ora in rada ad Augusta, sulle coste della Sicilia orientale, mentre altre due imbarcazioni cariche di rifiuti tossici provenienti dal Libano saranno destinate ad una «rosa» di scali indicati dal ministero della Marina mercantile: Gioia Tauro, Licata (in Sicilia), Porto Torres (Sardegna), Porto Empedocle (Sicilia), Manfredonia (Puglia), Saline Ionica, Taranto e Genova.

«Ha ribadito il ministro. «Un risultato tirato, molto faticoso - ha commentato l'assessore regionale all'ambiente dell'Emilia Romagna Giuseppe Gavioli - ma positivo perché finalmente si sono recepite molte delle nostre proposte ed obiezioni: si riconosce che Ravenna è un porto a rischio, si fa un elenco di porti destinati ad accogliere i rifiuti e soprattutto c'è finalmente un piano che coinvolge le Regioni».

Ed ecco con più precisione il pacchetto di proposte di Ruffolo: i problemi più grossi li ha la Karin B., il cui carico mal confezionato «perde». «Occorre fare presto» ha detto il ministro e la nave andrà direttamente a Livorno dove attenderà per alcuni giorni all'interno dell'area portuale perché si realizzino le condizioni per accoglierla senza rischi. I veleni però subiranno uno stoccaggio provvisorio e, dopo essere stati messi in condizioni di sicurezza, viaggeranno verso l'Emilia-Romagna, che si è dichiarata dispo-

nibile a trattarli nei suoi impianti attrezzati.

Le sorti della «Deep Sea Carrier» (2.500 tonnellate di carico) saranno decise entro il 20 settembre da una commissione interministeriale: il porto sarà scelto tra quelli del gruppo indicati dal ministero alla Marina mercantile come possibili soluzioni attraverso accertamenti tecnici. La terza nave nigeriana che porta 1.500 tonnellate di terre inquinate, provenienti dalle operazioni di bonifica della discarica di Koko, arriverà a Ravenna nella seconda metà di ottobre: sempre stando al ministro i campionamenti effettuati nei laboratori Enichem indicerebbero livelli di inquinamento relativamente bassi.

Le altre due navi attese dal Libano arriveranno in Italia tra la fine di novembre ed i primi di dicembre. Tra i porti indicati figura anche Genova che sta già completando lo scarico della Zanobia.

Ma - lo si dice espressamente nel testo di Ruffolo - i porti di Livorno e di Ravenna

necessitano di lavori per attrezzare le aree di trasferimento.

Il piano per l'emergenza «sistema» così circa 11 mila tonnellate di rifiuti tossici. Restano sullo sfondo i 7 milioni di rifiuti di questo tipo prodotti in Italia e smaltiti finora in silenzio ed in modo «selvaggio». «Occorrono regole generali» ha detto Ruffolo, sempre illustrando le sue proposte - e affrontiamo con questo documento le questioni dell'attracco nelle aree portuali, dello stoccaggio dei rifiuti e del loro smaltimento».

Le Regioni Emilia-Romagna, Liguria, Lombardia e Piemonte attrezzeranno nel più breve tempo possibile impianti temporanei per lo stoccaggio dei rifiuti, destinati ad ospitarli «a medio termine» e già un allegato del testo di Ruffolo indica alcuni degli impianti di smaltimento presenti in Italia (Ferrara, Mantova, Porto Marghera): il recente decreto consentirà un censimento completo e la definizione della «capacità» di lavoro di ciascuna struttura.



### Sciopero a Savona Migliaia in piazza per il lavoro e la difesa dell'ambiente

GENOVA. Savona si è fermata ieri mattina. Sciopero generale per quattro ore, corteo e manifestazione in piazza Sisto IV per l'occupazione, lo sviluppo e la difesa dell'ambiente. È la prima volta che l'ambiente viene posto al centro di una piattaforma rivendicativa e questo oltre a convincere gli ecologisti a rinunciare alla contemporanea manifestazione contro la riapertura dell'Acna, consentirà l'avvio di un dialogo, magari difficile ma necessario, fra tutte le forze democratiche.

La provincia di Savona ha una economia equamente divisa fra industria e turismo. L'industria, particolarmente inquinante (oltre l'Acna ci sono altri impianti chimici, la megacentrale Enel, le cokerie, l'Agromont, i depositi coxieri), perde colpi e posti di lavoro, ed il turismo non riesce ad assorbire nuovi occupati anche a causa del costante deterioramento ambientale. Questa estate, per la prima volta, pur in presenza di una stagione turistica particolarmente felice, il numero dei disoccupati della provincia non è sceso dal livello record di 11 mila senza lavoro.

Giancarlo Pinotti, segretario della Camera del lavoro, in piazza ricorda i dati della crisi e denuncia la latitanza del governo e della Regione Liguria. «Questa, soprattutto, sotto accusa. In molti però accusano i sindacati savonesi di voler difendere in modo acritico l'occupazione nell'Acna anche se questa continua ad avvelenare la val Bormida. «Non è vero» replica Pinotti - noi siamo per una verifica dei processi produttivi dell'azienda. Se dovesse essere provato che una e più linee produttive non fossero risanabili anche noi chiederemo di chiudere i reparti e riconvertire le produzioni».

«Di fronte ad una realtà grave ed inquietante come l'inquinamento prodotto dall'industria chimica - aggiunge Pino Alonzo, membro della segreteria provinciale del Pci - c'è una sfida che deve coinvolgerci tutti. Dobbiamo seriamente verificare quali interventi siano necessari per rendere compatibile questo tipo di industria con l'ambiente. Se la scienza e l'esperienza dovessero dirci che questa compatibilità non può esserci allora, ma solo allora, l'Acna dovrebbe chiudere e riconvertire le produzioni».

## Ore 15: abbordaggio riuscito

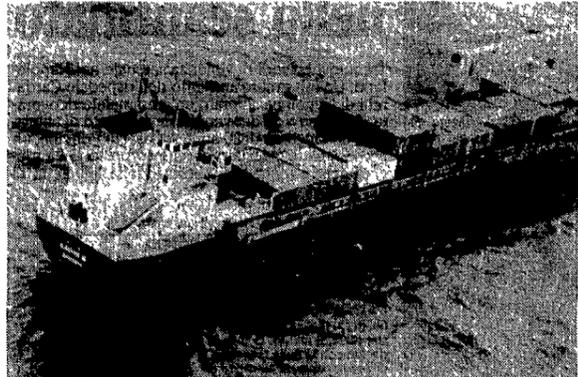
Nella rada di Augusta gli ecologisti di Greenpeace dialogano con i marinai della Deep Sea Carrier Rientrato lo sciopero cittadino

DAL NOSTRO INVIATO MARCELLA CIARNELLI

DA BORDO DELLA SIRIUS GREENPEACE. Ore 16,30 di giovedì 15 settembre: la Deep Sea Carrier fa il suo ingresso nella rada del porto di Augusta affiancata, a poche decine di metri, dalla Sirius. La nave dei veleni e la nave degli ecologisti navigano insieme da oltre un chilometro. «Accelerate» dalle motovedette della polizia, dei carabinieri, della Guardia di finanza. Arriva anche una barca di ecologisti siciliani. A bordo c'è il sindaco della città, Vittorio D'Amico, socialista, con regolare fascia tricolore. Vuole verificare di persona che la Deep Sea non entri nel porto. Altrimenti sarà sciopero generale nella città. La gente di Augusta, che già vive costantemente in pericolo, circondata com'è da raffinerie e industrie chimiche, non vuole che anche dal mare arrivi altro inquinamento. La protesta però rientra perché la Deep Sea, «stancata del lungo viaggio, sta al pattino e getta l'ancora in rada, lontano dal porto».

Il primo approccio degli ecologisti con la nave dei veleni, a poche decine di metri di distanza, era stato possibile già ieri mattina all'alba (dopo una lunga notte passata fianco a fianco) sotto una pioggia battente e con un mare forza mal di stomaco. La Deep Sea è una normale nave da trasporto, solo che il lungo ponte è interamente coperto da container, alcuni dei quali portano anche il contrassegno della pericolosità del materiale che contengono. Su uno, rosso porpora, c'è il marchio che si usa per i rifiuti tossici gravi. Sugli altri si leggono strane sigle: Juco, Usa 2210, Roter.

Bando agli indugi. Il comandante della Sirius, David Ennever, accompagnato da Dave Roberts e Roberto Ferrigno, monta sul gommone e tenta l'abbordaggio. La risposta dall'altra nave è gentile, ma ferma. «Il vostro potrebbe essere considerato un atto di pirateria, tornate indietro», dice il portavoce del comandante Richard Hinterlerlein, 49 anni, barba nera, che non ha abbandonato la plancia. Inutile insistere. I tre di Greenpeace tornano indietro. A poco è servito spiegare che non è la ciurma della Deep Sea il loro obiettivo, ma l'enorme traffico di rifiuti tossici in giro per il mondo che deve essere



La «Karin B.» con il suo carico di veleni in navigazione

fermato.

Ma l'ecologista è un osso duro. Non rinuncia alla sua impresa. L'appuntamento è solo rinviato di qualche ora. Ecco quindi la Sirius prendere il largo, prua verso Augusta. C'è il tempo anche per il pranzo: salsicce, spaghetti, insalata di riso e mais preparati da Pink, cuoca inglese della mole straordinaria. Di corvé poi tutti, compresi i giornalisti. La nave va curata da tutti quelli che sono a bordo.

Poco dopo le 15 ecco apparire all'orizzonte la Deep Sea. Ha finalmente issato la bandiera tedesca. Ed ecco che si rimette in moto l'organizzazione di Greenpeace. Giunzione a mare per le foto-

grafiche, il medico di bordo (che poi è una graziosa ragazza inglese) e altri tre a scrolare gli striscioni sul ponte della nave. Quando sono a poco più di cento metri dalla «nave dei veleni» li leggeranno: «Stop al commercio dei rifiuti», «Smaltiamoli non esportiamoli», scritto in italiano e in inglese. Il comandante Hinterlerlein finalmente scende. Non deve essere felice vivere come lui e la sua ciurma. Spiega alla capitaneria, via radio, di dover sbarcare un membro dell'equipaggio. È uno studente, forse di un istituto nautico, che deve tornare a scuola. D'altra parte la sua maggioranza si oppone alla salita dei

rappresentanti di Greenpeace a bordo della sua nave, lo ha ripetuto più volte alla radio, era dovuta solo al terrore di perdere il posto di lavoro. Ma quando finalmente giungerà nel porto dove potrà liberarsi dei 149 container che trasporta, accetterà un altro lavoro prima di verificare l'origine del materiale da imbarcare? A guardarlo in faccia si direbbe di no.

Della «sorella» più famosa della Deep Sea, la Karin B., non si hanno molte notizie. L'ultima è che è stata segnalata in Tunisia e la Sicilia all'altezza delle isole Egadi. Ad Augusta hanno tirato un sospiro di sollievo: «Non è diretta qui».

## Appello «verde» dai vescovi lombardi

I vescovi della Lombardia scendono in campo sui problemi dell'ecologia. Lo fanno con un documento della Conferenza episcopale lombarda intitolato «La questione ambientale. Aspetti etico-religiosi», presentato ieri in una conferenza stampa tenuta dall'arcivescovo di Milano, cardinale Carlo Maria Martini, da mons. Paolo Magnani, vescovo di Lodi, e da Giovanni Volta, vescovo di Pavia.

ENNIO ELENA

MILANO. L'intervento sui problemi dell'ecologia rappresenta un nuovo, rivoluzionario capitolo della dottrina sociale della Chiesa paragonabile a quello che la Rem Novanum rappresentò per la questione operaia e sociale: «l'affermazione del vescovo di Lodi sintetizza l'impegno dell'episcopato della Lombardia sulle questioni dell'ambiente».

È vero, come è scritto nel documento e come hanno ribadito il cardinale Martini e due vescovi, «che non si tratta di proporre risoluzioni politiche per il problema ecologico e neppure di presentare una sintesi tecnologica sul rapporto tra uomo e ambiente» ma più semplicemente «di aiutare la coscienza dei cristiani a istituire una riflessione personale, di dare un aiuto e uno stimolo alle comunità cristiane». È però altrettanto vero

che l'intervento, per il peso della Chiesa nella regione e perché sarà seguito, ha detto l'arcivescovo di Milano, da contatti con le autorità, è destinato ad avere notevoli effetti nella battaglia per la difesa dell'ambiente.

I vescovi lombardi denunciano l'inquinamento e il deterioramento dell'ambiente, i «rischi deprecabili e rovinosi» sono macroscopici e vanno dalle piogge acide alla riduzione dello strato di ozono, all'inquinamento dei fiumi e dei laghi, fenomeno particolarmente grave in Lombardia dove le acque dei fiumi «sono in alcuni casi sfigurate, avvelenate».

Di fronte alla gravità della situazione qual è il punto di vista della Chiesa lombarda? «Di fronte alla prospettiva documentata di una terra con risorse limitate, non bastano (...) le reazioni emotive, il rifiuto del progresso, il control-

lo delle nascite o impossibili soluzioni pseudo-pastorali». Occorre, dice il documento, rifarsi ad alcuni criteri etici «che devono guidare l'intervento dell'uomo sull'ambiente». Il primo è il rispetto dell'ambiente naturale; il secondo è la moderazione, tenuto conto che molte risorse naturali non sono rinnovabili e della preoccupazione per i paesi più poveri: «L'ecologia deve diventare solidarietà e la moderazione nel consumo complessivo»; il terzo è «l'attenzione alla qualità della vita per rispettare anche l'ambiente vitale quotidiano con particolare riferimento ai fenomeni di urbanizzazione selvaggia delle periferie metropolitane, alle zone di alta densità di popolazione e a quelle fortemente industrializzate». I vescovi affermano inoltre che per quanto riguarda l'impiego di certi tipi di energia come il carbone e il nucleare occorre

«che nessun motivo venga anteposto a quello della sicurezza».

Le questioni ambientali, dice il documento, sono di grande importanza ma mentre si può essere d'accordo con «molte delle singole istanze sociali e politiche avanzate dagli ambientalisti» non si può essere d'accordo «con chi pretenda di trasformare una presunta istanza ecologica nell'equivalente di un progetto civile e politico complessivo e globale». Il che significa, è stato precisato nella conferenza stampa, che l'ecologia, per quanto importante «non può diventare la misura di ogni cosa».

Martini ha infine annunciato per il prossimo maggio a Basilea una importante iniziativa dei vescovi europei: un convegno dedicato al contributo dei cristiani per la pace, la giustizia e la salvaguardia della creazione.

**ItaliaRadio**  
LA RADIO DEL PCI

**Programmi di oggi**

Notiziari ogni mezz'ora dalle ore 7,30 alle ore 18,30. Dalle ore 11 alle ore 12 e dalle 17 alle 18 collegamenti con la Festa nazionale dell'Unità di Firenze. Dalle ore 18,30 in poi in diretta dalla Festa dell'Unità di Firenze dibattiti, spettacoli, concerti.

**Sabato 17 alle ore 18 in diretta da Firenze il consiglio di chiusura alla Festa dell'Unità di Achille Occhetto.**

**FREQUENZE IN MHz:** Torino 104; Genova 88.500/94.250; La Spezia 105.150; Milano 91; Novara 91.350; Pavia 90.950; Como 87.600/87.750; Lecco 87.750; Mantova, Verona 106.650; Padova 107.750; Ravenna 96.850; Reggio Emilia 96.250; Imole 103.350/107; Modena 94.500; Bologna 87.500/94.500; Parma 92; Pisa, Lucca, Livorno, Empoli 105.800; Arezzo 99.800; Siena, Grosseto, Viterbo 92.700/104.500; Firenze 96.600/105.800; Pistoia 95.800; Massa Carrara 107.500; Perugia 107.700/98.900/99.700; Terni 107.600; Ancona 105.200; Ascoli 95.250/95.600; Macerata 105.600; Pesaro 91.100; Roma 94.900/87.105.550; Roseto (Te) 95.800; Pescara, Chieti 104.300; Vasto 96.500; Napoli 88; Salerno 103.500/102.850; Foggia 94.600; Lecce 105.300; Bari 87.600.

**TELEFONI 06/8791412 - 06/8796639**