

Emergenza ambiente

A bordo della «Karin dei veleni»

La «Karin B.» è da ieri nella rada di Livorno. Il comandante aveva comunicato che oggi sarebbe entrata in porto: invece rimarrà ancora dove è. È una questione di sicurezza. La città chiede garanzie. Oggi il sindaco Benvenuti, che ieri sera ha riunito la giunta, sarà di nuovo a Roma per incontrare i ministri dell'Ambiente, della Protezione civile e del Tesoro.

L'invio dell'Unità è salito sul mercantile: nella stiva e in coperta sono ammassati 167 container più fusti «sciolti»

Il console dei portuali livornesi «Possibile scaricare in pochi giorni e in modo sicuro» Oggi nuovo incontro a Roma

Fosforo, detersivi sotto inchiesta

Il sequestro di millecinquecento fusti da cinque chilogrammi del detersivo «Dash 3», prodotto dalla società «Procter e Gamble Espana», che conterrebbero fosforo in percentuale largamente superiore a quella consentita oggi, ha determinato l'apertura di una indagine preliminare sulla composizione dei detersivi commercializzati in Italia. Gli accertamenti provcati da un esposto della «Procter e Gamble Italia» vengono svolti dal pretore Elio Cappelli e Gianfranco Amendola, della nona sezione penale di Roma, con la collaborazione dei nuclei antisofisticazioni (Nas) ed ecologico (Neo) dei carabinieri. L'indagine tende a stabilire se il contenuto del fosforo nei detersivi in commercio sia attualmente del 2,5 per cento (dal prossimo mese di gennaio dovrà scendere sino all'uno per cento), qual è la sostanza immessa nei prodotti per sostituire il fosforo; se sull'etichettatura - come prescrive la legge - sia stata chiaramente stampata la dicitura «Il prodotto può inquinare mari, laghi e fiumi - Non eccedere nell'uso».

Montedison ed Eni: consorzio per le scorie

si sono incontrati, assieme a Lombardia Risorse, per dar vita ad un consorzio che si occuperà dello smaltimento delle scorie tossiche italiane, basate alla ribalta sul «caso Nigeria». Dei dodici impianti italiani abilitati allo smaltimento delle scorie delle navi dei veleni nove sono loro. Lo dicono i tecnici dei ministeri che hanno effettuato il censimento.

Dalla Nigeria in Italia in cambio di commesse?

Tutti sanno che l'impassa nigeriana è stata superata grazie alla mediazione dell'Eni che era riuscito a far liberare nave (la Plavo) e marittimi sequestrati per ritorsione. Lo stesso Eni aveva affittato al nostro governo avrebbe dovuto indirizzare la Karin B. a Ravenna, città in cui operano i due fusti dell'Anic. Dall'altra parte, la Montedison era stata ufficialmente e informalmente autorizzata a trattare per lo scalo di Livorno. Inoltre, la commessa della Zanobia era stata vinta, con un'offerta davvero «stracciata» (7 miliardi appena) dalla Castaglia (una società nata non si sa come quando ministro della Protezione civile era Zamberletti). Logico ed inevitabile che il resto toccasse ai due colossi.

Cos'è la società Lombardia Risorse?

La targa «Lombardia Risorse», che molto ha lavorato con la Regione Emilia-Romagna per le vicende del Po, è invece una società di consulenze prevalentemente pubblica. Come broker, dice il capogruppo pci in Regione Lombardia, Piero Borghini, lavora bene. Nella società ci sono la Regione Lombardia, la Provincia e il Comune di Milano, alcune aziende municipalizzate e qualche banca. Il suo compito principale è quello di mettere assieme i sistemi di impresa.

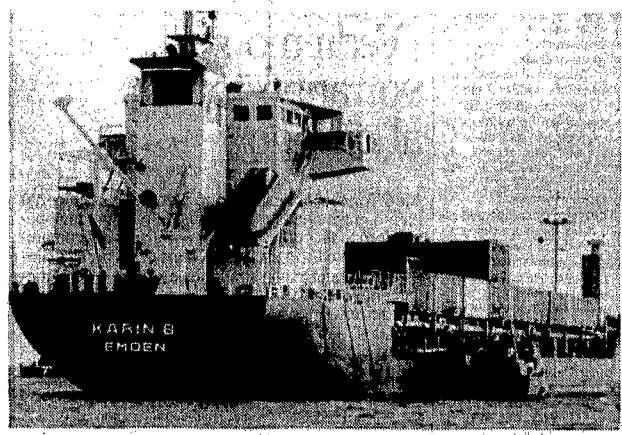
Sono in ballo 100 miliardi?

giorno dal Libano, possono essere valutate, tutto compreso (reinvestimento, classificazione e analisi e smaltimento), circa 90-100 miliardi di lire. Il costo maggiore deriva dalla quantità delle analisi che si devono fare perché le navi che arrivano dalla Nigeria sono state caricate frettolosamente e le scorie non classificate. L'amministratore delegato della Monteco, Toscanini, disse che i 7 miliardi chiesti dalla Castaglia per la Zanobia erano una follia e che solo le analisi di quei 12.000 fusti sarebbero costate circa sei miliardi.

Dove sono gli impianti abilitati a smaltire

risolvere la brutta vicenda delle navi dei veleni. L'Eni vorrebbe fare di Ravenna il polo nazionale dell'emergenza rifiuti nonostante i suoi fusti siano vecchiotti e già saturi e la città si ribelli. La Montedison, per amor di patria e di denaro, potrebbe rinunciare a qualche cliente privato per ospitare le scorie nigeriane.

ANDREA GUERMANDI



La «Karin B.» ormeggiata davanti al porto di Livorno

DAL NOSTRO INVIATO
MIRELLA ACCONCIAMBESSE

LIVORNO. La nave è alla rada nel porto. È la Karin B., la nave dei veleni che l'Italia sprovveduta ha abbandonato in Nigeria e che ora torna a casa, come è giusto, ieri a mezzogiorno la civile Livorno ha offerto in anteprima ad una trentina di giornalisti della carta stampata e delle televisioni italiane e straniere un tour, niente affatto turistico, sulla Karin B. Abbiamo così rivisto, con i nostri occhi, quei fusti di rifiuti, anche se ora chiusi in coloratissimi contenitori, che avevamo lasciato a Koko all'ombra di un boschetto di alberi della gomma.

più, per fare domande e girare liberamente in coperta. Ma il tempo di attesa sulla Tiro Neri 2, il rimorchiatore usato per il suo, passa rapidissimamente sia conversando con tre giovanissimi marinai della Karin B. sia perché alle 14 gli uomini di Greenpeace, che talonano sulla Sirius il porta-containers tedesco, con rapida manovra accostano il rimorchiatore e salgono a bordo. Sono inglesi ed italiani. Roberto Ferrigno dice subito: «Vogliamo parlare con il comandante tedesco. Vogliamo dargli che non abbiamo intenzione di ostacolare lo scarico. Vogliamo solo garantire su dove andranno a finire i rifiuti, come verranno trattati e la sicurezza che non ripartano per il Terzo mondo. Chiediamo insomma chiarezza, trasparenza, velocità e competenza. È grave che tutto si è svolto con le motovedette dei carabinieri e della polizia che carosellavano in mare, intorno alle due navi accostate,

re smaltiti in Italia. L'Eni e la Montedison sono attrezzate per questo tipo di operazioni. «Non state facendo da sponsor ad Eni e Montedison?» - ribatte un vivace cronista livornese. «No, è la verità». Sappia il lettore che tutto questo si è svolto con le motovedette dei carabinieri e della polizia che carosellavano in mare, intorno alle due navi accostate,

quasi fossimo tornati all'epoca di Sciba. E anzi un carabiniere è saltato a bordo della Tiro Neri intimando agli ambientalisti di Greenpeace di abbandonare l'imbarcazione. È intervenuto il comandante del rimorchiatore: con tanta, ma con tanta fermezza, ha detto al carabiniere che sulla sua nave il padrone è lui e che considerava il carabiniere un

abusivo. È tornata la calma mentre i fotografi scattavano e le cineprese scattavano. I ragazzi della Karin B., in tutto sette compreso il comandante, hanno raccontato la loro avventura. Dice Rainer, 22 anni: «Non scendo a terra da dieci mesi e mi hanno male le ossa. Quando abbiamo caricato a Koko questi containers non ci hanno detto che cosa

c'era dentro. Abbiamo sentito una gran puzza e alcuni di noi hanno avuto forti mal di testa e nausea. La colpa? È di chi ci ha mandato questa merce. Mark ha solo 17 anni. Biondo, con una carnagione rosea da bambino, ha il capello lungo e l'occhio azzurro. Ha saputo quello che portava la nave, sulla quale si era imbarcato, mentre era in viaggio. C'è poi il cuoco, un tradizionale cuoco di bordo con il grembiule, un po' grassoccio, sorridente. Pensa solo al benessere dei suoi ragazzi e spera che possano scendere, avere un ricambio. Quanto a lui gli basta di essere a casa per Natale.

Ma torniamo al problema centrale. Il sindaco di Livorno ieri mattina è andato a Firenze dal presidente della Regione, Bartolini. In serata è stata convocata la giunta. La città attende una decisione definitiva. Livorno non vuole i rifiuti, non vuole toccarli. Ma siccome è civile e cosciente è disposta a dare una mano all'emergenza rifiuti. Piccini, console della compagnia portuale lo ha detto chiaramente. «Possiamo essere disponibili per un'operazione limitata ad «incartare» in grandi teloni di protezione, sigillati col silicone i containers, quindi senza aprirli, e caricarli su vagoni ferroviari con destinazione Emilia Romagna. È una cosa che si

può fare in pochissimi giorni con una spesa limitata ad appena qualche centinaio di milioni e che assicura a Livorno ogni sicurezza sanitaria. Qui a Livorno non si scherza. I sindacati sono stati chiari e i portuali anche.

Che dall'operazione Karin B. si voglia far partire il grande business di questo fine secolo anche in Italia, coinvolgendo anche le grandi industrie di Stato? Non a caso ieri a bordo della Karin B. c'era un incaricato dell'Eni Ambiente e l'Eni ha dato una mano consistente al governo italiano per farlo uscire dall'imbroglio in cui si era cacciato in Nigeria. Le cifre per smaltire i rifiuti hanno sempre zero. Smaltire un chilo di rifiuti può costare da 80 a 2mila lire ma questi che sono sulla Karin B. e sulla Deep Sea Carrier (ma dove si trova in questo momento?) costeranno molto molto di più.

Stamane nella capitale ancora un incontro tra i rappresentanti delle Regioni Emilia Romagna e Toscana, il sindaco di Livorno e i primi cittadini di altre città emiliane indicati come possibili sedi di smaltimento. I rappresentanti del governo dovrebbero dare quelle garanzie che sono state richieste dagli amministratori perché l'affare rifiuti non ricada ancora una volta esclusivamente sulle spalle di cittadini.

Arrivano altre navi In rotta verso l'Italia 30mila tonnellate di veleni industriali

Sono angosciato. Nessuno sa decidere sulle navi dei veleni. Così aveva detto Cossiga a Bologna: ieri il presidente della Regione Emilia-Romagna Luciano Guerzoni, nominato commissario ad acta per la Karin B., ha rincarato la dose con un documentato «Accuse» al governo. E ha aggiunto nuovi particolari sull'emergenza rifiuti tossici e nocivi. Ravenna intanto mantiene fermo il suo no all'arrivo delle scorie.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
CLAUDIO VISANI

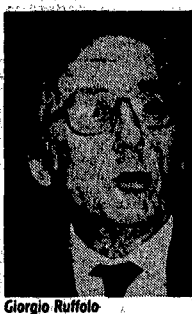
RAVENNA. Le navi in arrivo non sono 5 ma mille di più. Oltre che dalla Nigeria, dal Libano e dalla Libia potrebbero arrivare anche altri paesi. I veleni industriali che rientrano in Italia nei prossimi mesi saranno almeno 20-30mila tonnellate e non 10mila come dice il governo. Lo ha detto ieri a Ravenna il presidente della Regione Emilia-Romagna, Luciano Guerzoni, intervenendo alla seduta straordinaria e congiunta dei Consigli comunali e provinciali. Guerzoni ha anche precisato che la sua nomina a commissario ad acta per la Karin B. riguarda solamente le operazioni di trasporto e stoccaggio provvisorio delle scorie di quella nave da Livorno all'Emilia-Romagna. Nessun incarico gli è stato conferito dal governo per lo smaltimento dei rifiuti della Karin B. e per la gestione degli altri carichi tossici che approderanno in Italia con altre navi.

Per quanto riguarda la terza nave nigeriana (la Deep Sea Carrier non è stato ancora deciso niente), per la quale il decreto governativo ha indicato l'approdo a Ravenna, Guerzoni ha detto che ancora non è partita da Port Koko. Il terreno contaminato che dovrebbe trasportare non è stato ancora prelevato. Sono stati fatti finora 120 campionamenti e i ministri competenti dicono che si tratta di materiale con livelli di inquinamento «relativamente bassi», non infiammabile e non esplosivo, che non esala gas tossici. Nei prossimi giorni dovrebbero cominciare le operazioni di carico (si parla di 1.500 container) con i 1.500 tonnellate di territorio, ma potrebbero essere molte di più. L'approdo a Ravenna potrebbe avvenire a metà-fine ottobre.

Numerose le novità anche sul fronte politico. Comincia la critica, neanche tanto velata, che Cossiga ha rivolto da Bologna al governo su questa vicenda. «L'amarrezza e l'angoscia espressa dal presidente coglie bene il nostro stato d'animo», ha commentato il sindaco di Ravenna Mauro Dragoni. «Cossiga non

Molti consensi a Cossiga Ma Ruffolo dice: «Io non c'entro»

Apparentemente sono tutti d'accordo: bene, anzi benissimo ha fatto Cossiga a sollevare il problema della «Karin B.», che vaga da mesi con il suo carico di veleni. Ma Ruffolo si affretta a precisare che, lui, ha fatto e sta facendo tutto il possibile: «Non abbiamo certo perso tempo». Per il Pri la vicenda della nave è «incredibile», mentre la verde Rosa Filippini apprezza la «sensibilità» del capo dello Stato.



Giorgio Ruffolo

FABRIZIO RONDOLINO

ROMA. L'intervento del «cittadino» Francesco Cossiga, come lui stesso l'ha definito, ha avuto il merito di risvegliare, almeno per un giorno, l'attenzione dei partiti di governo sull'«odissea senza fine» della Karin B. e delle altre navi cariche di rifiuti tossici «ripedite al mittente» dalla Nigeria, dal Libano e da altri paesi. Ma, come spesso accade, il coro di consensi alla «sensibilità ambientalista» del capo dello Stato sembra nascondere il desiderio di archiviare al più presto una vicenda imbarazzante. E non manca, nelle dichiarazioni di parte socialista, una punta di fastidio.

Giorgio Ruffolo, a Venezia per un convegno, respinge ogni addobbo: «A chi lancia accuse di ritardo o inadempienze - dice, non si sa se ri-

volto agli ambientalisti, al presidente della Repubblica o a entrambi - rispondo che da quando ho preso in mano la questione non abbiamo certo perso tempo». Poco dopo, un comunicato stampa smorza i toni ma ribadisce la sostanza. Dopo aver espresso «riconoscenza» e «comprensione» a Cossiga, Ruffolo ripercorre la «vicenda delle navi» che, ammette, «ha preso il governo alla sprovvista». Talmente alla sprovvista che le prime misure adottate furono «inevitabilmente improvvisate». Tuttavia aggiunge Ruffolo, il «compito di predisporre un piano per l'attacco, la messa in sicurezza, lo stoccaggio e lo smaltimento» dei rifiuti «è stato assolto dal ministero dell'Ambiente in pochi giorni». E conclude: «Il problema dei rifiuti

conoscere lo stato delle strutture di prevenzione ambientale e la relativa responsabilità». Di Donato polemizza con il «municipalismo ambientale che rifiuta pregiudizialmente l'attacco delle navi». E tuttavia ammette che «quel che interessa la gente è di avere garanzie certe». Se quelle offerte dal governo sono insufficienti, conclude, «è su questo che si deve lavorare». E propone «Comitati misti» con i comuni.

Anche la voce repubblicana è infastidita dall'«Italia frammentata dei campanilismi» che rischia di esautorare lo Stato. Ma il giornale del Pri non si ferma qui: «Ha dell'incredibile - scrive - il palleggio delle responsabilità, dei rinvii, delle soluzioni provvisorie» che ha accompagnato l'«odissea» della Karin B. «monumentale dell'incapacità italiana ad affrontare il problema». Il Pri insomma appare ben lontano dalla soddisfazione ostentata da Ruffolo: «Per la politica ambientale - conclude la Voce - ci vuole una parola chiara, il segnale di una strategia».

E se Oscar Mammì se la cava con una battuta («A me chiedete un parere? Non è mica una nave politica»), ma queste non ci ottengono a colpi d'ordinanza.

Ha riaperto i battenti ieri la fabbrica della Montedison Pacifica manifestazione di protesta davanti ai cancelli Ore 5: gli operai entrano all'Acna

L'Acna ha ripreso ieri l'attività, dopo la fermata di 45 giorni, nonostante l'opposizione delle popolazioni piemontesi e dell'Associazione per la rinascita della Val Bormida. Satisfazione da una parte, delusione dall'altra. Ma nessuno si sente vittorioso, e nessuno sconfitto. Dicono i sindacati: «L'Acna dovrà essere controllata passo passo». È già e ripresa la protesta contro la «fabbrica dei veleni».

DAL NOSTRO INVIATO
PIER GIORGIO BETTI

CENIGLIO (Savona). Cessata la paura della cassa integrazione, alle cinque gli operai del primo turno cominciano a riattivare i reparti dell'Acna Montedison dando avvio alle «prove in bianco» (senza impiego delle sostanze chimiche) per verificare che tutto sia a posto. La produzione vera e propria riprenderà fra un paio di settimane. Battute scherzose, atmosfera distesa, anche se non tutte le ombre sono cancellate: «Speriamo

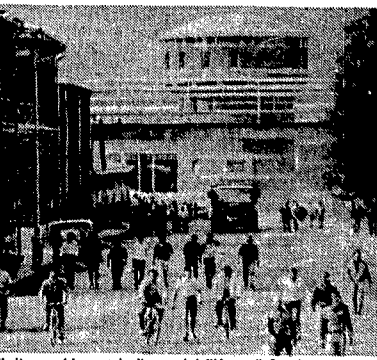
non ci siano più problemi...». Sei ore più tardi, alle 11, una pacifica «comando» di anti-Acna sbarca a Cengio per ribadire la richiesta di chiusura definitiva dell'azienda. Sono una dozzina, scendono dal convoglio della Ceva-Savona con le mani legate e il bavaglio alla bocca: «Perché sia chiaro - dicono - che la nostra contestazione è democratica e civile».

Nella piazzetta della stazione ci sono pattuglie dei Cc,

della polizia, della Guardia di finanza. E un gruppo di lavoratori e donne di Cengio che accolgono i «visitatori» con battute salaci e qualche brusco invito ad andarsene. Ma la strada statale battuta dalle autostremitate che vanno e vengono dall'Acna, distante un centinaio di metri, funziona da egregio spartiacque, e del resto entrambe le parti mostrano grande senso di responsabilità. Molinari ed Enrico Polo spiegano, che, per quanto riguarda l'Associazione per la rinascita, la partita Acna non è chiusa: «Abbiamo deciso il ricorso al Tar contro la riapertura. Il governo ha preso per la condanna della Valle Bormida e che molti sindacati rassegnarono le dimissioni il 23 settembre: «Il giorno prima, il 22, vorranno essere ancora in carica per presenziare come parti civili al processo che si terrà a Cairo Montenotte contro l'Acna per inquinamento».

Sull'altro fronte il clima, ovviamente, è diverso. Antonio Viganò della direzione Acna non si preoccupa della mancata firma del Piemonte (il nostro impegno è col ministero) e parla del piano dei cento miliardi come di un «modello di riferimento» per l'industria chimica. Ma Bruno Spagnoli del regionale Cgil pronuncia frasi d'ammonizione: «La direzione non deve dimenticare che l'azienda vive da oggi in una fase di libertà vigilata: al minimo incidente o al primo errore di gestione saranno proprio gli operai dell'Acna a chiedere la fermata immediata degli impianti. Nessuno deve illudersi che il caso Acna sia un capitolo chiuso».

Altrettanto esplicito è Giampiero Meinerio della Filca provinciale: «Intendiamo l'intesa sul piano Acna come un primo grosso contributo al risanamento ambientale della Valle Bormida che dovrà essere realizzato sulla base dello



Il ritorno al lavoro degli operai dell'Acna di Cengio

studio definitivo affidato all'Ansaldo e al consorzio di società collegate. L'obiettivo, come noto, è risolvere complessivamente il problema dell'area ad elevato rischio di crisi ambientale. Dallo studio potrebbe emergere che gli interventi sottoscritti dall'Acna sono sufficienti a garantire compatibilità con la salute e il territorio. Ma se risultasse l'esistenza di produzioni incompatibili, non esiteremo a chiedere riconversioni o chiusure».

Per Berta della Cisl e Congli della Uil l'accordo con l'Acna rappresenta un modo nuovo di concepire il rapporto tra fabbrica e territorio. «Nettamente negativo resta invece il giudizio del gruppo comunista alla Regione Piemonte che ha invitato la giunta a concordare le necessarie iniziative «per indurre il governo nazionale a rendersi conto di aver compiuto una scelta sbagliata e pericolosa a ribatte sulle proprie decisioni».