

Emergenza ambiente

Per la nave dei rifiuti è pronto il terzo decreto
Il sindaco di Livorno: «Decida la città»

A terra entro 2 mesi le scorie della Karin B.

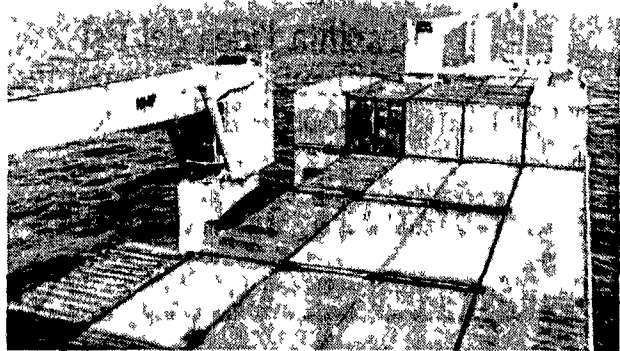
È la nave dei decreti ieri a Roma messo a punto il terzo documento per la Karin B. che ha già suscitato molte perplessità. Stabilisce che le operazioni di scarico, catalogazione, «messa in sicurezza» debbono avvenire entro due mesi. Troppi rispetto a quello che Livorno aveva chiesto, il porto labronico è disponibile solo per il transito e solo per questa nave. Dichiarazione del sindaco Benvenuti

MIRIAM ACCONCIAMISSA PAOLO MALVENTI
LIVORNO «È la città che deve decidere. Nella stesura del programma di emergenza per risolvere il problema della Karin B vi sono contraddizioni tra i tempi indicati (due mesi) e il tipo di operazioni che devono svolgersi all'interno dello scalo portuale». Così ha dichiarato il sindaco comunista di Livorno Roberto Ben-

venuti, al termine della riunione al ministero dell'Ambiente. E ha aggiunto: «Non è ancora chiaro se a Livorno debba avvenire il pre campionamento dei rifiuti e mandano ancora gli accordi e le indicazioni per le aree di stoccaggio previste in Emilia Romagna. Sono stati comunque compiuti passi importanti per affrontare in modo

concreto, tenendo conto delle ragioni della città, ma lo ripeto, prima di dare il via alle operazioni occorre una lettura attenta del testo del decreto ed una accelerazione da parte delle forze istituzionali e dei cittadini». Nel momento in cui scriviamo il decreto interministeriale non è stato ancora firmato dai ministri Ruffolo e Lattarolo.

Che cosa dice questo decreto? Le operazioni a Livorno devono essere portate a termine entro due mesi, cioè entro sessanta giorni si dovrà procedere all'ispezione del carico, allo scarico dei contenitori e dei fusti caricati alla rinfusa dentro la nave e al trasporto in aree appositamente attrezzate. Qui si dovrà procedere alle esame dei contenitori



I container sul ponte della Karin B

dei fusti per lotti omogenei. Bisognerà ancora procedere alle analisi e al campionamento indispensabili per catalogare l'intero carico. Successivamente si procederà alla bonifica delle aree e della nave. A questo punto i rifiuti saranno pronti per essere trasportati nelle zone di stoccaggio. Per rendere sicura l'operazione è stata costituita una commissione di tecnici indicati dalle due regioni e dal Comune di Livorno che potranno avvalersi della partecipazione di istituti di ricerca di livello nazionale.

All'interno del nuovo decreto non si riscontrano novità sconvenienti rispetto a quello che viene chiamato «decreto due» (cioè quello del 16 settembre). Livorno chiedeva che il suo porto fosse in-

teressato solo per questa nave e con la sola funzione di transito. Il sindaco Benvenuti era stato molto chiaro in proposito. La Livorno civile assicura lo scarico e il trasporto dei contenitori alle zone di stoccaggio ma prelude che rifiuti saranno pronti per essere trasportati nelle zone di stoccaggio. Per rendere sicura l'operazione è stata costituita una commissione di tecnici indicati dalle due regioni e dal Comune di Livorno che potranno avvalersi della partecipazione di istituti di ricerca di livello nazionale.

**Adriatico inquinato
Così il Parlamento
vuole salvare
il mare e il Po**

ANNA MORELLI
ROMA A emergenza e a estate finita la Camera ieri ha affrontato il problema dell'inquinamento dell'Adriatico. In un'aula deserta si è svolto il «dibattito» sulle diverse soluzioni presentate alla presenza del solo ministro dell'Ambiente. In serata si sono votate due risoluzioni, una di maggioranza e una del Pci (firmata anche da Sinistra indipendente e Dp) che impegnano il governo ad adottare tutte le misure necessarie per salvare da morte biologica il mare e il fiume che più lo inquina, il Po.

Non si è riusciti ad arrivare ad un documento unitario perché sia il ministro, sia gli altri oratori di maggioranza non hanno voluto riconoscere gli errori, le omissioni, le colpevoli inefficienze di tutti questi anni e quindi la responsabilità del disastro a cui abbiamo assistito appena un mese fa. L'Adriatico mangiato dalle alghe, ultimo episodio del crescente degrado ecologico. Una catastrofe - ha affermato il capogruppo del Pci Renato Zangheri - che è il risultato di decenni di sviluppo sconosciuto senza regole e senza controlli. È questo il trionfo della libertà di saccheggio delle risorse ambientali che lo Stato ha concesso impunemente ad ogni sorta di inquinatori. Noi - ha proseguito Zangheri - non neghiamo naturalmente il grande risultato di progresso che il uso delle risorse idriche, l'accelerazione della crescita agricola e industriale e dei servizi, l'espansione del turismo hanno provocato nel nostro tempo, ma ciò è avvenuto sregolatamente. I comuni medievali hanno avuto più cura del territorio dello Stato italiano di oggi.

**A Genova manifestazione del Pci
Mussi a Ruffolo:
«Governo fallimentare»**

Approssimazioni, interventi rabberciati, confusione, così, hanno detto i dirigenti comunisti di Genova, Livorno e Ravenna - le tre città toccate dalle rotte delle navi dei veleni - non si affronta questa lunga emergenza ambientale. «A Ruffolo - ha precisato Mussi, della segreteria - addebitiamo la sua percentuale di responsabilità». E il Pci, criticando il governo, ha esposto la sua strategia.

**DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSELLA MICHENZI**
GENOVA Oggi ci si arrabbia, domani si vedrà. Secondo Fabio Mussi, della segreteria nazionale del Pci, è con questa logica da Pulcinella, all'insigne della più incredibile approssimazione, che il governo si sta arrabattando tra i problemi dell'emergenza ambientale. Emergenza esplosa da quando le varie «navi dei veleni» hanno cominciato a fare rotte verso i nostri porti per restituire al mittente un po' di scorie made in Italy; in realtà, come il Pci va insistendo da tempo, si tratta di una emergenza «normale», visto che l'Italia - quinta potenza mondiale - produce ogni anno sette milioni di tonnellate di rifiuti industriali ma, in assenza di un piano globale e delle strutture adeguate, non sa come smaltirli.

Mussi ne ha parlato ieri al termine di un vertice fra dirigenti comunisti di Genova, Livorno e Ravenna, i tre porti italiani più immediatamente minacciati dalle rotte delle «navi dei veleni» ed ha colto l'occasione per replicare al ministro Ruffolo che, dalle co-

rapide, efficaci e sicure (in una parola, esemplari) sarà difficile convincere altri porti ed altre città ad accogliere le scorie di Zanoobia. E non per mope e bieco egoismo delle comunità locali interessate, tutt'altra Genova e il Pci genovese si sono fatti carico responsabilmente del problema Zanoobia, ma non hanno fatto altrettanto il Comune, la Regione e il governo, e gli abitanti della città, che si sono mossi in difesa del loro porto e del loro mare. Il Pci livornese non poneva nessuna pregiudiziale sul prodotto della Karin B, ma ne fanno - responsabilmente - una questione di merito sulla rapidità e sulla completezza dell'operazione, Ravenna e il Pci di Ravenna sottolineano con solidi argomenti che il loro porto è inadatto ad accogliere le porta veleni. Mentre il governo, irresponsabilmente, continua a litigare.

Non ci siamo, ha concluso Mussi, ed ha riassunto i 4 obiettivi del Pci per l'emergenza ambientale, ma più il Terzo mondo come pattumiera dei paesi industrializzati, trasparenza in tutte le fasi e in tutte le soluzioni, informando l'opinione pubblica con serietà, attendibilità e completezza, l'approdo delle navi, lo scarico dei rifiuti e lo smaltimento debbono far parte di un processo unico, da eseguirsi rapidamente in condizioni di sicurezza, dotare il nostro paese di una legislazione e un apparato strutturale di smaltimento dei rifiuti all'altezza delle esigenze industriali e delle capacità tecnologiche.

**Per la Federchimica le autorizzazioni c'erano
Le «aziende dei veleni» replicano
«Il ministro sapeva tutto»**

Smentite e chiamate di correo da parte delle aziende chimiche accusate dal ministro dell'Ambiente di aver causato l'emergenza dei veleni. Le responsabilità sarebbero degli intermediari, nati in questi anni per spartirsi il business dello smaltimento, e di chi non li ha controllati. Ma consigli di fabbrica e sindacato accusano: questa soluzione dell'exportazione ha fatto comodo a tutti.



La prua della nave ancorata nella rada di Livorno a tre miglia dalla costa

STEFANO RIGNI RIVA
MILANO «Far pagare ai nostri associati i danni per l'emergenza dei rifiuti tossici? Ma lo sa il ministro che le aziende produttrici hanno i documenti per l'exportazione dei rifiuti firmati dalle autorità competenti? Lo sa che le licenze alle ditte esportatrici sono firmate dalle Regioni e dal suo ministero ai sensi della legge 441 dell'87? Le stesse risposte che si sono sentite dare giornalisti e consiglieri di fabbrica da diverse direzioni aziendali, dalla Max Meyer alla Ivi di Milano, dall'Alfa Chimica di Bologna alla Bmi di Serravalle.

grandi produttori (vernici, resine e solventi) sono sostanzialmente alla fonte delle scorie ad aziende di cinque persone, come la Economi di Cuneo, che campava lavorando gli scarti, a imprese commerciali, magari cooperative come la Pelsi di Marghera, nate in fretta e furia proprio sul business dello smaltimento. Dietro le «ragioni sociali» compare sui giornali anche nomi di prestigio, come quello della Fiat, socio nell'Ivi che le fornisce le vernici per auto, o quello di Gianni Varasi, che controlla oltre la capofila Max Meyer un robusto arcipelago di aziende similari fino a quello onnipotente di Montedison, che controlla la Rol di

Cosa c'è sulla Zanoobia? «Fanghi di lavaggi a secco»

Ecco laggiù c'è la Zanoobia, prima nave dei veleni. Ce la mostrano di notte dall'alto della tangenziale di Genova. Una sagoma scura ed una piccola luce verde. Pochi chilometri più in là la notte di Cornigliano si accende di bagliori sulfurei: sono i fumi rossi e neri delle acciaierie ex Cogea. Come dire «veleno su veleno». E mentre i riflettori sono puntati su Livorno, nel porto ligure lo sbarco dei rifiuti tossici è già in corso.

su segnalazione delle forze sociali genovesi. In base agli accordi assunti il 26 luglio scorso fra commissario ad acta della Castalia e sindacati Cgil, Cisl e Uil una volta arrivati al 50% del lavoro il materiale tossico stoccato non si accatasterà più nel superbacino sotto le lettonie. Le operazioni concordate prevedono infatti il passaggio della stiva al pontone per analisi e messa in sicurezza. Ma il resto dei bidoni tornerà sulla nave. «Se la situazione smaltimento non si sblocca - commenta Frisone - i fusti restano in sicurezza, ma la stiva dei veleni della Zanoobia».



I fusti tossici della Zanoobia sul molo del porto di Genova

**DAL NOSTRO INVIATO
MARIA ALICE PRETI**
GENOVA Tutta bianca usa e getta e copriscarpe (che poi vengono rigorosamente infuocati). Solo così si sale a bordo della Zanoobia la prima nave dei veleni in rada a Genova. Laggiù al limite della diga, quasi fuori dal porto, dalla fine di maggio, dopo un giro del mondo con tappe in Venezuela e Siria durato un anno. Il primo avvistamento dei fusti con rifiuti tossici muoveva verso il mare, rimpiacchietti secondo regole di sicurezza avviate sul pontone che affianca la nave, il «Costantonio». Li avvengono le operazioni di apertura dei bidoni vengono prelevati i campioni per le analisi (a cura di un gruppo di

chimici della ditta che gestisce l'operazione su nomina del ministero della Protezione civile, la Castalia). E già si avverte quell'odore di terriccio «sommerso» ad acido che, man mano che ci si avvicina alla Zanoobia, diventa vera puzza. «A confronto con l'inizio non si sente nulla - commentano i tecnici - ma il problema è in tutta regolamentazione - abbiamo già abbondantemente arrotolato».

Zanoobia? «Non è rassicurante - prosegue Frisone - è un lavoro difficile e pericoloso che va fatto certo cento volte al giorno si apre un fusto senza sapere che cosa c'è dentro. Mi preoccupa della sicurezza del personale e della popolazione. E per questo mi lavoro con trasparenza informando i sindacati, istituzioni ed ambientalisti».

- Francesca e Cristina Garibaldi insieme a Nicol ed ai nipoti Marco ed Elena piangono la scomparsa del loro adorato padre di Amato Mattia
- ANTONIO**
Roma 22 settembre 1988
I comunisti del Cantiere Navale ricordano ad un mese dalla scomparsa il compagno
- ENRICO MARCHETTI**
già segretario della sezione esemplare figura di militante e di dirigente delle lotte per il lavoro ed il socialismo
Livorno 22 settembre 1988
Nel 3° anniversario della morte del compagno
- ENZO RAUCCI**
la moglie Tina e i figli Nilde Giorgio e Claudio ricordano con immutato affetto e sottoscrittore per l'Unità
Capua 22 settembre 1988
- La sezione Pci di Borgo S. Dalmazzo in ricordo del compagno
- ANGELO BARBERIS**
sottoscrittore L. 100.000 per l'Unità, Borgo S. Dalmazzo (Cn) 22 9 1988
- La Federazione comunista torinese ricorda con rimpianto l'amico
- ANTONELLA BASTAI PRAT**
ed il suo appassionato impegno civile e culturale
Torino 22 settembre 1988
- Nel primo anniversario della scomparsa della compagna
- LAURA DOLIAK**
il suo compagno Reza, la figlia Athia, la sorella Sonia e i genitori la ricordano con dolore e rimpianto a quanti la conobbero e le vollero bene e in sua memoria sottoscrivono per il suo giornale
Savona, 22 settembre 1988
- Ricorre oggi il quinto anniversario della scomparsa del compagno
- OSIVIO SOTTILI**
grande figura di antifascista e perseguitato politico fondatore del Pci di Suzzara. Per onorarne la memoria la moglie compagna Maria Gioia, sottoscrive 500 mila lire per l'Unità
Suzzara (Mn), 22 settembre 1988
- Vladimiro e Kaita Monti con Alfredo Della ricordano con affetto il compagno
- FRANCESCO DE AMBROGI**
I funerali, in forma civile avranno luogo oggi alle ore 15 partendo da via Teomina 11 in memoria sottoscrivono cinquantamila lire per l'Unità
Milano, 22 settembre 1988
- La sezione Pci di Suzzara ricorda con rimpianto l'amico
- FRANCESCO DE AMBROGI**
e sottoscrive in sua memoria per l'Unità
Milano 22 settembre 1988