

PORTO SICURO In fase avanzata l'originalissimo progetto Aripar per lo studio e la prevenzione dei fattori di pericolo

Il censimento all'alto rischio

Il progetto «Alti rischi industriali e portuali nell'area ravennate» (Aripar in sigla) sarà pronto entro l'anno prossimo. Uno studio pilota che quando sarà ultimato fornirà alle autorità competenti tutte le conoscenze necessarie per rendere più sicura l'area. Il modo migliore per far sì che tragedie come quella del 13 marzo '87 al porto di Ravenna non accadano mai più.

ROBERTA EMILIANI

La competitività di uno scalo portuale passa innanzitutto dalla sua sicurezza. Una affermazione che, dopo la strage ai cantieri della Mecnavi (furono ben 13 in quella occasione le vittime delle violazioni delle norme più elementari di protezione e prevenzione) è diventata per il porto di Ravenna la prima regola in assoluto da rispettare. La strage del 13 marzo 1987 ha quindi accelerato l'inizio dei lavori di un progetto, lo studio Aripar appunto, che in realtà era già partito qualche mese prima, per la precisione il 13 novembre 1987, data dell'insediamento ufficiale del consiglio scientifico responsabile della ricerca.

Ma qual è lo stato attuale del progetto? O prima ancora quali sono le caratteristiche tecniche e che obiettivi si pone?

Praticamente lo dice la parola stessa, lo studio commissionato e quindi finanziato dal dipartimento nazionale della protezione civile, dalla Regione

Emilia Romagna, dalla Provincia e Comune di Ravenna è tutto concentrato sull'individuazione ai fini della prevenzione degli «alti rischi industriali e portuali nell'area ravennate». Un progetto-pilota che non ha solo una valenza nazionale ma ha caratteristiche tali da farne una novità assoluta a livello mondiale. Finora studi relativi a singole industrie e ad aree specifiche sono stati effettuati in Olanda, Inghilterra e negli Stati Uniti. Aripar è molto di più. Per la prima volta studia il cosiddetto «rischio integrato d'area». Il tutto in tre fasi di lavoro: il censimento delle sorgenti del rischio, la loro valutazione in rapporto alle misure di sicurezza e l'individuazione degli interventi di prevenzione e contenimento. Tempi previsti per l'attuazione 18 mesi. Attualmente Aripar è ormai arrivato al due terzi del suo percorso.

«Durante la prima fase del lavoro ultimata alla fine del marzo scorso - ci spiega l'ing.

Ravenna, il suo porto, i giorni dell'ira e del dolore. Il 13 marzo del '87 tredici operai, quasi tutti giovanissimi, muoiono soffocati dal fumo e dai gas velenosi nella sentina della nave-gasiera «Elisabetta Montanari». La gasiera è in riparazione nei cantieri Mecnavi dell'imprenditore d'assalto Enzo Arienti. A bordo, violando i regolamenti, si stanno facendo simultaneamente lavori di saldatura, carpenteria e pulizia. Nella stiva scoppia un incendio. Si cerca dapprima di

Dopo la tragedia del 13 maggio '87, la città ha saputo reagire Mai più un «caso Montanari»

spegnerlo con mezzi di fortuna (nel cantiere non funzionano i prescritti impianti antincendio) e solo 20 minuti tardi viene dato l'allarme peraltro confuso ai vigili del fuoco. Il fumo riempie quasi un'ora per saturare la sentina. Lì, al freddo e al buio, senza ventilatori, senza

uscite d'emergenza, senza alcuna misura di sicurezza, in cunicoli bassi e stretti, 13 sventurati stanno raschiando e ripulendo i serbatoi della nave. Cercano disperatamente una via di fuga che non c'è. Muoiono tutti quanti come topi in trappola.

Ravenna e l'Italia sono sotto shock. È la più grave sciagura sul lavoro mai accaduta in tempi recenti. Per di più viene a galla una realtà sconvolgente, estranea alla storia e alla cultura della civile Ravenna. Lavoro «nero», «caporali», un «modello» imprenditoriale, quello instaurato dalla Mecnavi, che si afferma sulla base della «deregulation» più sfrenata. E ancora. La ricerca del profitto come valore assoluto, più importante della dignità del lavoro e dell'uomo, della vita. La violazione sistematica delle

norme contrattuali e di sicurezza. Controlli che non funzionano. La città reagisce. Chiede giustizia. Vuole la caccia di Arienti, di chi non rispetta le regole. Lavora perché «non accada mai più».

Si cerca così di costruire il rilancio della cantieristica su

base nuove. Vengono intensificati i controlli e la prevenzione dagli enti preposti. Si avvia, primo caso in Italia, il progetto Aripar sui grandi rischi industriali e portuali. A tutt'oggi molto è stato fatto. Ma molto resta ancora da fare. Anche perché lo Stato non ha rispettato gli impegni assunti all'indomani di quel maledetto 13 marzo. Soprattutto perché la «deregulation», la competitività a tutti i costi, la ricerca sfrenata del profitto, rimangono purtroppo una delle costanti. □ C.V.



La manifestazione a Ravenna contro l'arrivo della nave dei veleni. Su tutti i potenziali pericoli è in corso un censimento

Sergio Baroni del comitato scientifico - sono state censite circa un centinaio di aziende non tutte ovviamente a rischio». In particolare, oltre alle «sorgenti statiche» (le aziende, appunto) i tecnici hanno rivolto la loro attenzione alle sorgenti «mobili», ovvero i vari tipi di trasporto (da quelli navali a quelli su strada e su rotaie, di merci pericolose).

«È stata proprio questa prima fase del progetto - è ancora

l'ing. Baroni a parlare - a rallentare anche se di poco i tempi previsti per il progetto». La difficoltà maggiore: individuare gli strumenti più adatti per reperire i dati richiesti.

Una volta messo a punto il meccanismo però l'indagine è andata avanti spedientemente tanto che, ormai è questione di giorni, sarà ultimata anche la seconda fase del progetto. In quest'ambito riveste una particolare importanza la raccolta di tutto il materiale

riguardante i dispositivi di sicurezza messi in piedi dalle aziende ma anche l'acquisizione di informazioni sul traffico e la movimentazione di merci pericolose.

Per il progetto Aripar sono stati stanziati in tutto 2350 milioni: 1900 dal ministero, 300 da parte della Regione Emilia Romagna, 75 per ciascuno da Provincia e Comune di Ravenna. Tutti soldi, e proprio il caso di sottolinearlo, spesi per un'ottima causa.

Il governo del territorio



Massimo Serafini



Anna Donati

Programmazione qualità ambientale

Cinque aziende ad alto rischio e ben settanta classificate a rischio. Seri problemi di tutela del lavoro soprattutto nella cantieristica. Un inceneritore industriale autorizzato a trattare trentamila tonnellate di rifiuti l'anno. I problemi ambientali e di sicurezza dell'area portuale sono numerosi. Ma la situazione rispetto ad un passato anche recente, è migliorata.

La tragedia della «Elisabetta Montanari», la «scoperta» che un ceto di avventurieri e di negrieri postmoderni stava prendendo il posto delle imprese sane, la protesta popolare contro i bidoni di veleno della Karin B. hanno di colpo spostato l'angolo prospettico dal quale la città osserva il porto. Non solo come fattore di sviluppo e benessere, ma ora come «problema» che incide sulla qualità della vita, sull'uso della risorsa territorio,

sulle relazioni industriali.

«Dopo il caso Mecnavi la situazione è senza dubbio mutata in meglio - afferma Sergio Ghetti, della segreteria Cgil - Si sono intensificati i controlli, ci sono stati gli accordi con le associazioni industriali, e oggi, in porto, nei cantieri, si lavora con più sicurezza. Ma - aggiunge - i problemi sono ancora numerosi. Riguardano soprattutto il meccanismo del subappalto messo in moto dalle Partecipazioni Statali, su

chi i controlli sono difficili. È sparito il caporalato della manodopera, ma i lavoratori fuori regola sono ancora molti».

È noto che a spernierare le «spacchietto» del lavoro nero sono soprattutto i giovani e i giovanissimi. I quali però non vedono il porto come un «nemico» ma anzi - nota Franco Santini, della Fgci provinciale - lo considerano come parte integrante della città, punto di forza dell'apparato produttivo, e anche punto di contatto con altri paesi e altre civiltà.

«Piuttosto - sottolinea Santini - la questione dei rifiuti, la battaglia per respingere il progetto di un nuovo inceneritore nell'area ex Sarom, la situazione di area a rischio per gli stoccaggi e le lavorazioni petrolchimiche hanno aperto un nuovo fronte di lotta e di iniziativa politica».

L'on. Anna Donati, deputata delle liste verdi, ricorda che settanta aziende sono state classificate «a rischio» ed altre cinque «ad alto rischio» (categoria A), queste ultime sono la Enichem Sintesi e l'Agip Petroli, la Enichem Elastometri, la Enichem Agricoltura, la Sarom Raffinazione. «Da tempo abbiamo chiesto l'attuazione della direttiva Seveso, con un serio piano di evacuazione dalla città in caso di incidente - sostiene la Donati - Le casi di elevato pregio ambientale, difesa con le unghie e con i denti dal Wwf devono essere messe definitivamente al ripa-

ro da compromissioni. Inoltre non è ammissibile un ampliamento delle attività portuali se prima non vengono resi noti i dati del progetto Aripar e non si decide come garantire la sicurezza».

L'on. Massimo Serafini, del gruppo comunista di Montecitorio, ricorda che «con il Piano Regolatore si sta lavorando per decentrare le industrie, far emergere la vocazione commerciale di Ravenna e migliorare nel complesso la situazione ambientale».

L'operazione di vendita delle aree - precisa il parlamentare del Pci - chiude la porta ad una ulteriore espansione delle industrie mentre tutta l'attività di programmazione e governo del territorio è diretta a spostare le attività inquinanti del porto canale.

«Se ci sono resistenze? - risponde Serafini - Certo che ce ne sono. Gli avventurieri fatti avanti negli anni dalle ristrutturazioni industriali non saranno scontenti tanto facilmente. Ma mi preme rilevare che la rapidità con cui cresce l'emergenza crea notevoli preoccupazioni: esiste per esempio una sproporzione fra il condensarsi dei problemi e lo stato di avanzamento del progetto Aripar».

«Mi pare dunque evidente che la volontà politica preponderante a Ravenna punti chiaramente sul risanamento e sulla crescita della qualità ambientale». □ P.F.G.

Ancora bloccato il progetto istitutivo

Ente porto, l'autorità negata

Gran parte dei futuri sviluppi del porto di Ravenna sono condizionati dall'istituzione di un ente di programmazione e coordinamento delle attività portuali. In effetti questa esigenza prioritaria non è mai stata riconosciuta tale in sede di governo centrale. Anche recentemente, il disegno di legge sostenuto da parlamentari locali, non ha incontrato il consenso del ministro delle Marina mercantile, Prandini.

FAUSTO PIAZZA

Risale al 1986 la stesura e la prima presentazione, su iniziativa dei parlamentari locali, del disegno di legge per la costituzione dell'Ente porto di Ravenna. Il progetto normativo, che nasce con il pieno consenso di tutte le forze politiche, sociali ed economiche ravennate e degli Enti locali si caratterizza come un'ipotesi originale di riforma del vecchio concetto di Ente porto, i cui limiti già allora, sono ab-

bondantemente dimostrati dalla pesante crisi in cui versano gli organismi direzionali di alcuni porti italiani. Nelle sue linee fondamentali, il disegno di legge per Ravenna prevede la costituzione di una vera e propria autorità portuale con compiti di programmazione e coordinamento delle attività, così come di gestione degli interventi sulle aree dello scalo, ma esclude, a differenza di altri enti portuali italiani, ogni

tipo di gestione operativa. Il progetto ha quindi tutte le carte in regola non solo per delineare nuovi orizzonti di sviluppo allo scalo commerciale romagnolo, ma rappresenta anche un interessante contributo per la riforma dell'obsoleto sistema delle gestioni portuali italiane su cui da tempo si attende un fattivo intervento dello Stato. La proposta ravennate viene presentata per due volte all'attenzione della Camera e del Senato, ma finora l'iter istituzionale è stato ripetutamente bloccato, per ultimo dall'ingresso sulla scena governativa della «Riforma delle Gestioni Portuali» elaborata dal ministro della Marina mercantile, Prandini. Il disegno di legge ministeriale, purtroppo, sembra muoversi proprio all'opposto degli obiettivi a cui è indirizzato quello di Ravenna: conferma e rafforza le strutture gestionali già esistenti tentando di li-


vellarne le differenze sul piano giuridico.

A questa operazione di omogeneizzazione e di accentramento, che Prandini estende anche alle cosiddette Aziende mezzi meccanici, si affiancano anche nuove figure giuridiche come l'«Azienda speciale», senza peraltro precisare come debba essere composta, e regolamentata. Su di un punto il ministro è fermo e convinto: non è prevista l'istituzione di altri Enti e il porto di Ravenna, acquisendo al massimo una di quelle nuove figure giuridiche previste. Peccato che queste siano proprio incompatibili con le esigenze dello scalo ravennate.

Una Azienda mezzi meccanici risulta inutile: l'«Azienda speciale» resta un organismo formalmente ambiguo e inadeguato; l'ipotesi formulata in extremis da Prandini di costituire una struttura consortile comporta la conseguenza,

inaccettabile per Ravenna, del passaggio automatico sotto l'egida del demanio delle aree portuali, che sono ancora molto ampie e sulle quali lo scalo ha possibilità di espandersi in futuro.

Che fare? In questi ultimi giorni una commissione ristretta, formata dai rappresentanti degli enti locali e dei vari soggetti coinvolti nelle attività portuali, ha espresso un orientamento che tende a rimarcare la validità della proposta di legge sostenuta dal parlamentare locale, anche in vista dei tempi lunghi che potrebbe subire l'approvazione della riforma Prandini. Per non giocarsi alcuna possibilità, la stessa commissione si è anche impegnata a rivedere, pur senza modificarlo nella sostanza, il disegno di legge ravennate con l'obiettivo di adeguarlo ai termini della riforma ministeriale.



Cooperativa Muratori & Cementisti

C.M.C. di Ravenna

lavora al futuro

Le strategie e le aspettative degli associati L'unione (degli utenti) fa la forza

«Come Genova è vincente per le rotte atlantiche, noi lo siamo per le rotte dell'Est». Naturalmente a patto che si rompano gli indugi e il porto-canale venga dragato. Un porto che rifiuta la monocultura del container, e che ha il problema di farsi conoscere non solo in Europa, ma anche nelle province ricche dell'Emilia. L'opinione di Aramis Gabbi, presidente dell'Unione Utenti.



quanto riguarda gli ambiti portuali, noi dovremmo essere inseriti nel sistema medio-Adriatico e non in quello dell'Alto Adriatico. I maggiori difetti di questo porto? I collegamenti ferroviari insufficienti, ma soprattutto i fondali: bisogna assolutamente abbassarli».

Il presidente della Commissione permanente marittima, Giovanni Cavalieri, si rivela in proposito cautamente ottimista: «Il Piano portuale è stato approvato anche dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, quindi è diventato operativo. Esso prevede l'abbassamento del canale a 11,50 metri sino al lago Trattaroli. Questa opera deve avere la priorità su tutto». Già, ma se lo Stato continuasse a «dormire» - domandiamo - non sarebbe il caso di rimboccarsi le maniche e di procedere al drenaggio a spese degli utenti? «Perché mai? Si tratta di un intervento istituzionale, prima di tutto volto a garantire la sicu-

rezza della navigazione. Del resto questo porto è stato costruito dai privati, e poi lo hanno regalato allo Stato. Quindi in termini di attivo-passivo siamo sicuramente in credito. In definitiva - prosegue Cavalieri - si tratta di un problema di volontà politica: sia per i fondali, sia per le strade e le ferrovie. Se puntiamo tutti insieme a determinati obiettivi, otterremo sicuramente i risultati voluti».

Aramis Gabbi sottolinea che gli organi statali non possono ignorare la posizione di preminenza conquistata da Ravenna nell'Adriatico, e il suo ruolo nel Mediterraneo: «Ricordo che siamo il secondo scalo italiano per traffici commerciali. Come Genova è vincente rispetto ai traffici atlantici, così noi lo siamo per le rotte verso il Medio Oriente e, in prospettiva, i paesi dell'Est. L'area mediterranea ci è comunque congeniale per le caratteristiche fisiche del porto canale».

Rivendicano il primato dell'iniziativa privata ma chiedono con decisione un Ente porto con compiti di programmazione. E sollecitano l'intervento dello Stato in una operazione che sarà decisiva per il futuro dello scalo: l'approfondimento del porto canale per far transitare navi di maggior tonnellaggio. Gli utenti del porto di Ravenna sono anche decisi a proseguire la strategia di marketing appena avviata con l'incontro di Milano, e per questo stanno studiando l'istituzione di un fondo «finalizzato» da affidare in gestione alla Camera di commercio.

All'Unione Utenti aderiscono l'Assodocks, le due associazioni Spedizionieri e Agenti dell'Asap (industrie petrolifere pubbliche), l'Assindustriali, Confindustria e Ascom (associazione commercianti).

«L'Unione - esordisce il presidente Aramis Gabbi - è in prima linea a battersi per un Ente portuale con compiti di programmazione, e ovviamente non di gestione. Da qui nasce la nostra polemica con il ministro della Marina mercantile Prandini. Il suo disegno di legge sul rassetto degli enti non indica alcuna soluzione soddisfacente per noi. Inoltre sottolinea che, per