Varo a Genova
«Scarabeo 5» alla ricerca del petrolio

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. Anche visto dall'alto dell'elicottero che ci farà scendere su un padellone metallico sospeso sul mare, lo «Scarabeo 5» ha l'imponenza di una chiesa medioevale. E in effetti è una sorta di cattedrale in cui l'oggetto di culto è il petrolio. Costata circa 400 miliardi, costruita per conto della Saipem nel cantiere di Sestri Ponente, ha concluso ieri i collaudi ed è stata consegnata al committente. Fra qualche settimana la piattaforma salperà alla volta del mare del Nord dove andrà a cercare petrolio in zona sub artica al 62° parallelo, una latitudine dove nessuna piattaforma sino ad oggi ha resistito al di fuori dei mesi estivi e dove, come ci dice Giuseppe Bottino, comandante, lo «Scarabeo» lavorerà giorno e notte, con qualsiasi tempo, tutto l'anno e probabilmente per tutti gli otto anni di durata del noleggio fatto dalla Saipem alla compagnia norvegese Saga. E dire «qualsiasi tempo» significa che il lavoro dovrà continuare con una temperatura di meno venti, onde alte una decina di metri e vento a 100 km/h. Condizioni dure affrontate dagli addetti con orari particolari: due settimane a bordo e tre a terra, in vacanza. Quando si è a bordo dodici ore di lavoro e altrettante di riposo, giusto il tempo per mangiare e dormire o, al massimo, praticare un po' di ginnastica nella palestra.

«Scarabeo 5» è un biglietto da visita importante per la nostra industria. È l'unica piattaforma estera ammessa a lavorare nei «campi» (in realtà zone di mare) norvegesi. Gli americani hanno dovuto andarsene perché non in grado di far fronte alle severe norme di sicurezza imposte da Oslo dopo la tremenda sequenza di piattaforme incendiate e affondate con centinaia di morti. In fatto di sicurezza al cantiere di Sestri hanno fatto il possibile e anche di più. Lo «Scarabeo» è una enorme piattaforma montata su due navi gemelle e sommergibili e porta alla sommità una torre di perforazione alta 112 metri e tutto l'occorrente per farla funzionare. In caso di scoppio e fuoriuscita c'è una sorta di ghigliottina pesante 250 tonnellate che taglia il pozzo alla base. La nave è dotata di molteplici sistemi di intervento contro il gas e il fuoco, ed è dotata di lance di salvataggio sigillate a prova di incendio. Questo enorme manufatto, dice il comandante, è manovrabilissimo, può girare su se stesso facilmente e può fermarsi, cosa assai rara in mare, in uno spazio quattro volte la sua lunghezza. A bordo ci stanno un centinaio di persone, una quarantina di marittimi per il governo della nave e il resto tecnici per la perforazione. Terminato il collaudo della nave lo «Scarabeo» aspetterà l'arrivo di due sofisticati robot, uno sottomarino per lavorare in fondo al mare e l'altro incaricato di avvitare e svitare i tubi della torre di perforazione proprio al «pozzo della luna» come i petrolieri indicano quello che rimane pur sempre il pozzo dei desideri. Lo «Scarabeo» raggiungerà la zona di ricerca, 120 miglia al largo del porto norvegese di Stavanger, viaggiando con i propri mezzi: i suoi otto propulsori permettono di raggiungere anche dieci nodi. E per il carburante? A bordo c'è un impianto che consente di raffinare il petrolio estratto quel tanto che basta per metterlo nei diesel.

Due morti e dodici feriti gravi il bilancio dell'incidente a pochi chilometri da Caserta L'ipotesi: stanchezza dell'autista

Il bus a due piani ha sbandato poi si è capovolto Gli studenti erano partiti da Urbania, vicino a Pesaro

Pullman si schianta sull'Autosole

Finisce in tragedia la gita scolastica

Il preside e uno studente dell'Istituto tecnico di Urbania (Pesaro) hanno perso la vita in un terribile incidente sull'Autosole. Mentre stavano per arrivare a Caserta il bus a due piani (con 55 studenti e nove adulti) ha urtato la sponda di cemento, ha sbandato per duecento metri e s'è capovolto. Dodici i feriti gravi, due sono in coma. La stanchezza dell'autista ha trasformato in tragedia la gita scolastica.

DAL NOSTRO INVIATO
MARIO RICCIO

CAPUA (Caserta). Duecento metri d'inferno nel pullman che ha sbandato, ha strusciato e poi si è abbattuto sull'asfalto: hanno visto arrivare la morte, e per due di loro, il preside Giuseppe Tumminello, 50 anni, e lo studente Alessandro Dini, di 15 anni, la vita è finita di colpo. I loro corpi sono stati straziati da vetri e lamiere. Dodici i feriti gravi, due sono in coma: Pietro Rossi, 17 anni, e Filippo Santini, coetaneo, che è stato sottoposto ad intervento chirurgico nell'ospedale civile di Caserta. Dei 64 trasportati dal pullman maledetto, solo nove sono rimasti illesi; gli altri hanno riportato ferite più o meno lievi al volto, al corpo, alle mani. Ferito anche l'autista, Giuseppe Santini, 28 anni, di Forlì. «L'ho sentito lamentarsi del troppo lavoro... diceva di avere già fatto 150 chilometri», ha dichiarato alla polizia stradale, e poi ai giornalisti, uno dei ragazzi scampati.

Erano partiti alle 3,15, col buio, da Urbania: tre seconde classi (sezioni A, B e C) dell'Istituto tecnico per geometri della cittadina marchigiana. Direzione Caserta, quindi scavi di Pompei, Sorrento, Napoli, Capri e ritorno, il tutto in 48 ore. Il ritorno ad Urbania era previsto per stanotte. Il tutto per 69.000 lire a testa.

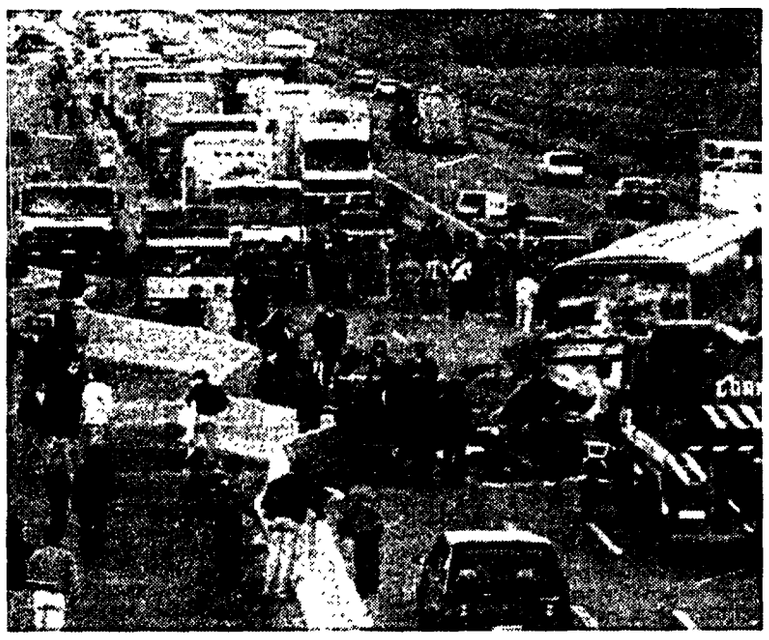
L'incidente, dopo circa sette ore di viaggio: erano le 9,30 e il bus (un nuovissimo *Mercedes* targato AP, delle Autolinee Muscioni di Rimini) era in vista dell'uscita di Caianello. C'era stata due ore prima una breve sosta all'autogrill di Pontecorvo. Quasi tutti i ragazzi dormivano; il preside era seduto a fianco all'autista. Aveva portato con sé la moglie Amedea Frignani, 47 anni, e la figlia sedicenne, Mara. Quattro i professori accompagnatori; due, Fabio Garillo e Paola Carcassani, erano al piano di sotto, altri due, Ottavia Fassino e Mario Bellocchi, sopra. Bellocchi aveva con sé il figlio Angelo, di 10 anni, che ha riportato ferite da frammenti di vetro al volto e agli occhi.

Daniela Marsili, 16 anni: «Stavo ascoltando musica nelle cuffie, una cassetta di Luca Barbarossa... il pullman ha urtato qualcosa sulla destra, ondeggiava, io sono finita addosso agli altri, gridavamo tutti dal terrore, poi un fracasso terribile, e non ricordo più nulla». Il grosso automezzo, dopo la sbandata, s'è rovesciato sulla sponda in cemento che delimita i lavori della terza corsia. Quando la terribile corsa è finita, risultava sventrato, con tutti i vetri anteriori e quelli di destra fracassati, i portelloni metallici del portabagagli laterale letteralmente tranciati. I ragazzi in grado di farlo sono riusciti ad uscire dal mezzo, aiutati dai molti automobilisti che si sono subito fermati; in pochi minuti è stato un accorrere di ambulanze (Croce rossa, carabinieri, protezione civile, polizia e vigili del fuoco): si temeva una strage come quella del Melarancio che nella primavera dell'83 stroncò le vite di undici ragazzi di una media napoletana.

I feriti più gravi sono stati trasportati negli ospedali di Teano, Caserta e Capua. I due cadaveri straziati del preside Tumminello e dello studente Dini sono stati portati nella camera mortuaria del nosocomio casertano. Nessuno aveva il coraggio di entrare. Alla fine fra i pianti e i singhiozzi disperati, s'è fatto avanti Silvio Bruscaglio, 16 anni: «Sono io il compagno di banco di Alessandro, uscivamo sempre insieme, studiavamo sugli stessi libri. Mi sembra un brutto sogno». Il ragazzo ha dovuto riconoscere la salma, come poco prima aveva fatto la moglie del povero preside.

Nella Scuola allievi di polizia di Caserta un efficiente centro di soccorso, allestito in breve tempo, ha accolto i superstiti disperati, che si sono accalcati ai telefoni: «Pochi secondi per ciascuno. Fate sapere che siete vivi e state bene, tutti quanti con ordine». Marco Di Domenico, II B, ha gridato nel microfono: «Mamma sono vivo, non piangere, devo riattaccare», e tutti hanno fatto più o meno così, per non fare aspettare gli altri. La professoressa Ottavia Fassino, 40 anni, al telefono con Ebe Biagetti, sindaco di Urbania: «No... no, i morti sono solo due. Dite ai genitori di venire; sì, ne avranno per quaranta giorni». Alla Scuola di polizia arriva un furgone con i bagagli tutti recuperati che vengono restituiti ai ragazzi. Nella vicina sede della Polstrada – dove è stato trasportato il cronotachigrafo, una sorta di «scatola nera» dei bus che registra velocità e fermate – è stato interrogato fino a tardi l'autista Giuseppe Santini. «Non so spiegarmi come sia successo», ha continuato a dire.

I ragazzi che lo potevano, con due professori, sono tornati in treno a casa, mentre arrivavano a Caserta i genitori dei feriti più gravi.



Un gruppo di genitori attende notizie dei loro figli nella segreteria dell'Istituto per geometri; in alto, l'autobus di traverso dopo aver urtato il guard rail

Sono 130 le persone morte negli ultimi 13 anni
Autobus a rischio Gli incidenti più gravi

ROMA. Negli ultimi tredici anni sono stati sedici gli incidenti stradali tragici in cui sono stati coinvolti pullman scolastici, di linea o da turismo.

Grignano, 18 giugno 1977. Una corriera di linea si scontra con una macchina. Nell'urto il pullman sbanda e finisce in una scarpata. Sedici persone muoiono e trenta rimangono ferite.

Metaponto, 9 dicembre 1979. Sulla statale 175 un autobus carico di passeggeri si scontra con un furgone. Il pullman precipita in un canale. Perdono la vita quattro persone.

Cardano, 2 marzo 1979. Si urtano un autocarro e uno scuolabus. Tre studenti muoiono e tre rimangono feriti.

Padova, 31 luglio 1981. Un autobus pieno di turisti giapponesi si abbatte contro un'autobotte in sosta sull'autostrada A13. Quattro morti e trenta feriti.

Melarancio, 26 aprile 1983. Sull'autostrada del Sole un pullman diretto al Nord, con 52 persone a bordo, si scontra nella galleria del Melarancio, a Firenze, con un autoarticolato che trasporta un cilindro di acciaio di 15 tonnellate. A bordo viaggiavano i ragazzi della scuola Eduardo Nicolardi di Napoli. Undici muoiono, sedici rimangono gravemente feriti.

Genova, 18 dicembre 1983. Un pullman precipita dal viadotto dell'autostrada Genova-Nervi. Trentacinque militari di leva, diretti a Torino per assistere alla partita Juventus-Inter, muoiono.

S. Anna Vinadio, 5 agosto 1985. Un autobus cade nella scarpata sulla salita che porta al santuario di Sant'Anna. Perdono la vita undici persone, altre trenta rimangono ferite.

Foggia, 29 agosto 1985. Un camion si scontra frontalmente con un pullman sulla statale numero 16. I morti sono cinque.

Pesaro, 21 ottobre 1985. L'autista di una corriera che proviene da Bari viene colpito da un malessere, perde il controllo del mezzo che sfonda il guard rail e precipita nel vuoto. Muoiono dieci persone.

Palermo, 4 novembre 1985. Chilometro 117 dell'autostrada Catania-Palermo: un autobus sbanda sul viadotto del fiume Simeto e precipita. Quindici morti e sei feriti.

Roma, 12 novembre 1985. Scontro sulla Pontina tra un pullman dell'Atac e uno dell'Acotral. Muoiono sette persone, quindici i feriti.

Porto San Giorgio, 5 settembre 1986. Un autocarro che trasporta tondini di ferro si scontra con un pullman. Sette persone perdono la vita colpite dai tondini, altre venti rimangono ferite.

Volterra, 27 aprile 1988. Sulla rapida salita un autobus con a bordo gli studenti del liceo Plauto di Roma esce di strada e si ribalta. I morti sono due e i feriti sei.

Cassino, 13 aprile 1989. Un pullman sbanda su una macchia d'olio e si schianta contro un autotrenmo fermo sulla corsia d'emergenza. Trentadue feriti.

Settebagni, 6 maggio 1989. Un autocarro stava rallentando per accostarsi sulla corsia d'emergenza, un autobus cercando di sorpassarlo lo sperona. Diciotto turisti tedeschi rimangono gravemente feriti.

Interpellanza su Expo 2000 Interessi di politici?

Ci sono interessi economici inconfessabili di «comparaggio» tra gli uomini politici che sostengono l'Expo 2000 a Venezia e gli esponenti del Consorzio imprese che si è costituito per organizzare questa manifestazione? È una delle domande che il presidente dei senatori della Sinistra indipendente Massimo Riva rivolge al ministro dell'Ambiente in una interpellanza. Riva chiede di sapere se sia vero che la candidatura di Venezia alla manifestazione Expo 2000 è stata avanzata dal governo italiano senza avere consultato il ministro dell'Ambiente, e quali provvedimenti lo stesso ministro intenda promuovere per una rigorosa applicazione delle direttive comunitarie in materia che prevedono, come ha recentemente ricordato il commissario Cee per l'Ambiente, Ripa Di Meana, una analisi dell'impatto ambientale. Al ministro dell'Ambiente si chiede inoltre se sia a conoscenza di uno studio effettuato dall'Università di Venezia nel quale si progettano «conseguenze drammatiche e rovinose sul patrimonio storico-artistico della città lagunare».

Trentino Saccheggiato dai ladri Castel Thun

L'impianto antifurto guasto ha dato via libera ai ladri che hanno completamente saccheggiato Castel Thun in Val di Non asportando quadri antichi argenteria e arredi artistici per un valore complessivo superiore al miliardo di lire. Il maniero considerato tra i più belli d'Europa era riuscito finora ad difendere il proprio patrimonio da passaggi di proprietà e da razzie che ha avevano viceversa interessato nel tempo numerosi altri castelli della provincia. Caduta un paio di anni fa l'ipotesi di acquisto da parte della presidenza della Repubblica con l'obiettivo di trasformarlo in residenza estiva del capo dello Stato, Castel Thun, sta per essere ora acquistato dalla provincia autonoma che ha già stanziato nel bilancio di previsione 6 miliardi di lire per avviare la procedura di esproprio.

Bloccato al Senato disegno di legge sulle trasfusioni

Inopinatamente bloccato sul filo del traguardo il disegno di legge per la disciplina delle attività trasfusionali e per la produzione di plasmoderivati, all'esame della commissione Sanità del Senato. Ieri il testo, con le modifiche introdotte dalla Camera, doveva avere il voto definitivo, essendo il ddl iscritto in sede deliberante (senza il passaggio in aula). I senatori sono stati però bloccati dal veto della commissione Bilancio che, su indicazione del suo presidente, il dc Beniamino Andreatta, non ha espresso il parere, giudicando il provvedimento mancante della copertura. Cosa della quale nessuno si era accorto nelle due precedenti «letture» al Senato e alla Camera.

Condannato per bancarotta fraudolenta il finanziere Parretti

Il finanziere umbro Giancarlo Parretti, di 49 anni, che di recente ha lanciato un'offerta per l'acquisto della casa cinematografica «Metro Goldwin Mayer», è stato condannato per bancarotta fraudolenta a tre anni e dieci mesi di reclusione e a cinque anni di interdizione dai pubblici uffici. La sentenza è stata emessa ieri dalla settima sezione del Tribunale di Napoli (presidente Cigliola Ionata). Il processo riguarda il fallimento del quotidiano *Diario* di Napoli e Caserta in edicola dal 1979 al 1981, di cui Parretti era uno dei proprietari e, per un breve periodo, anche amministratore. L'inchiesta fu avviata in seguito all'esposto presentato alla magistratura dal comitato di redazione del *Diario* (i cui giornalisti si sono costituiti parte civile assistiti dagli avvocati Manlio Pennino e Enrico Strina) e dall'Associazione napoletana della stampa. Secondo gli inquirenti «la società da lui fondata, la Italafin, era inadempiente nei versamenti delle quote di capitali e la consapevolezza di tale evasione esclude la buona fede del Parretti sia riguardo l'amministrazione della società che riguardo le falsificazioni delle scritture e dei bilanci». Al termine della requisitoria il pubblico ministero, Oberdan Forlenza, aveva chiesto la condanna di Parretti a quattro anni e se mesi.

GIUSEPPE VITTORI

NEL PCI

Convocazioni. I senatori del gruppo comunista sono tenuti ad essere presenti senza eccezione alle sedute di martedì 3 aprile e SENZA ECCEZIONE ALCUNA a partire dalla seduta antimeridiana di mercoledì 4.

I deputati comunisti sono tenuti ad essere presenti senza eccezione alla seduta pomeridiana e notturna di martedì 3 aprile.

I deputati comunisti sono tenuti ad essere presenti SENZA ECCEZIONE ALCUNA alle sedute antimeridiane, pomeridiane e notturne di mercoledì 4 e giovedì 5 aprile. Votazioni legge droga.

Sotto accusa 37 medici e infermieri di 2 ospedali pubblici di Palermo
Donna muore dopo un controllo Le avevano lasciato dentro filo e tubi

Trentasette avvisi di garanzia per omicidio colposo sono stati inviati ad altrettanti medici, infermieri e impiegati di due ospedali pubblici e di una società sanitaria privata. I destinatari dei provvedimenti avrebbero provocato la morte di Iolanda Massei, 63 anni, ricoverata, il 26 febbraio scorso, per un normale controllo è uscita dagli ospedali in coma. Il figlio: «L'hanno uccisa le strutture ospedaliere».

RUGGERO FARKAS

PALERMO. È entrata per una semplice ecografia al reparto di chirurgia generale dell'ospedale Ingrassia. Lì è cominciata la lunga odissea ospedaliera di Iolanda Massei, 63 anni, che si è conclusa con la sua morte. Il figlio della donna, Baldassarre Renda, però, ha deciso di andare fino in fondo: per lui la madre è stata uccisa dalla negligenza di medici, infermieri e operatori sanitari. Dopo la denuncia il sostituto procuratore presso la Pretura, Salvatore Pilato, ha inviato 37 avvisi di garanzia agli specialisti, gli infermieri e ai titolari della struttura privata, ipotizzando il reato di omicidio colposo.

Il corpo della donna è stato riesumato e l'autopsia ha fornito uno sconvolgente risultato: dentro il cadavere sarebbero stati trovati un tubicino di plastica e alcuni centimetri di filo da sutura.

Nel suo esposto Baldassarre Renda parla di un «sistema sanitario allo sfascio» dove «errori, superficialità e negligenze sono all'ordine del giorno» e dove manca «non solo la sensibilità umana ma anche quella professionale».

Il figlio di Iolanda Massei accusa: «Infermieri privi di sensibilità, medici che non hanno capito la gravità del caso, che non hanno compreso che era in atto una emorragia».

In dieci pagine sono descritti i mali della sanità palermitana che hanno portato alla morte la donna: barellieri che si rifiutano di fare il loro lavoro, sangue introvabile, medici «indisponibili» a compiere esami urgenti, diagnosi sbagliate e contrastanti.

Il 26 febbraio scorso Iolanda Massei si sente male. Il suo medico le consiglia di andare in clinica per una serie di accertamenti. All'ospedale Ingrassia la prima diagnosi è: affezione itterica. I medici richiedono un'ecografia. Ma lo specialista non c'è e l'esame viene effettuato a pagamento in una struttura privata. Lo stesso episodio si verifica alcuni giorni dopo all'ospedale civico. Gli esami però non chiariscono le idee ai medici. Il 3 marzo, infatti, formulano diagnosi contrastanti. Si parla di tumore. La donna deve sottoporsi a due gastroscopie con l'introduzione di sonde. Ed è probabilmente a causa del cattivo uso delle sonde che la paziente accusa forti dolori e il quadro clinico subisce un brusco peggioramento fino ad arrivare ad una emorragia interna. Il 9 marzo le sue condizioni peggiorano e viene ricoverata al reparto di rianimazione. I medici ordinano una Tac per capire cosa sta succedendo. L'esame viene effettuato all'Angiotac, una struttura privata. Alla fine il medico stabilisce che la donna non è affetta né da tumore né da metastasi. «È tutto sotto controllo – sostiene –, con un semplice intervento la signora si rimetterà presto».

Ma non è così. Il giorno dopo la situazione precipita: Iolanda Massei ha un'emorragia interna. I familiari cercano il primario dell'ospedale Ingrassia. Non si trova. Il medico di guardia decide di operare dopo aver chiesto l'autorizzazione ai parenti. L'operazione dura un quarto d'ora. Alla fine il chirurgo esce dalla sala operatoria e ai congiunti dice: «Siete stati sfortunati, è stata la sonda Tbc. Non ho mai visto fare un esame in questa maniera». La donna è in coma. Il figlio la riporta a casa prima che muoia. Il giorno dopo la donna muore per un blocco renale.

Omicidio bianco nel cantiere di Caselle
Un'altra vittima dei Mondiali Operaio schiacciato a Torino

Si allunga ancora il tragico elenco dei lavoratori morti nei cantieri del «Mundial». Un caposquadra di 49 anni ha perso la vita ieri pomeriggio, schiacciato da una pesante intelaiatura che si è ribaltata, durante la costruzione di un autosilo nell'aeroporto torinese di Caselle, una delle opere finanziate col decreto per i mondiali di calcio, che si cerca freneticamente di completare entro giugno.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. A Marina di Gioiosa Ionica aveva lasciato otto mesi fa la moglie e le due figlie. Non era la prima volta che Michelangelo Melodia doveva allontanarsi dalla famiglia e dalla sua casa in Calabria. A 49 anni, una vita trascorsa sulle impalcature, era diventato un caposquadra edile, uno di quegli operai provetti ricercatissimi dalle imprese, perché conoscono tutte le moderne tecniche di costruzione, sanno impostare i lavori, dirigere decine di manovali e mandare avanti praticamente da soli un cantiere. L'ultima chiamata di lavoro gli è stata fatale, perché originata dalla frenesia del «Mundial», dalla corsa insensata a realizzare opere faraoniche prima che inizi il torneo calcistico del prossimo giugno.

Tra le opere da finanziare con il decreto del governo per i mondiali, scelte in fretta e furia un anno fa, è stato inserito un autosilo a più piani da costruire all'interno dell'aeroporto di Caselle, per aumentare la ricettività dello scalo torinese. I lavori sono stati affidati all'Impresa Torinese Costruzioni, con sede a Torino in via Garizio 24, che nel luglio dello scorso anno ha fatto venire dalla Calabria il Melodia, pagandogli per qualche settimana la permanenza in albergo e poi procurandogli un alloggetto a Cinè, cittadina a pochi chilometri da Caselle. Con la sua abilità il caposquadra si era fatto apprezzare dai titolari dell'impresa al punto che gli avevano proposto l'assunzione stabile e si preparava a far venire da Gioiosa Jonica la famiglia.

La disgrazia è successa ieri verso le 13,30. Si dovevano mettere in posizione dei «casseri», pesanti forme di legno e ferro entro le quali si getta il calcestruzzo ricavando intere pareti. I «casseri», lunghi circa sei metri, alti più di tre metri e del peso ciascuno di 7-8 quintali, erano accatastati verticalmente in un angolo del cantiere. Un operaio si è arrampicato sul primo cassero per agganciarlo alla gru, mentre da terra il Melodia ed altri tre operai seguivano l'operazione. Improvvisamente la pesante intelaiatura è oscillata e si è rovesciata di schianto. Mentre gli altri lavoratori hanno fatto in tempo a scansarsi, il caposquadra è stato colpito in pieno al capo e schiacciato dal manufatto. Lo hanno tirato fuori con un lavoro frenetico, caricato su un'ambulanza e portato all'ospedale di Ciriè. Ma non c'era più nulla da fare.

Sono state aperte le rituali inchieste. Perché è caduta la pesante intelaiatura? I titolari dell'impresa hanno ipotizzato che a provocarne il ribaltamento sia stato un colpo di vento o l'urto accidentale dei cavi che penzolavano dal gancio della gru. Ma, se è bastato così poco per rovesciare un manufatto del peso di quasi una tonnellata, è evidente che si trovava accatastato in equilibrio precario. Si torna dunque alla causa di sempre: la fretta di completare i lavori, la maledetta fretta che ha già costellato di croci questa vigilia del «Mundial».