

Rogo in mare



Nuova tragedia dodici ore dopo il disastro di Livorno
In fiamme nave cipriota con 150mila tonnellate di greggio
Uno scoppio tremendo, spaccata in due tronconi la «Haven»
Il Ponente ligure in ansia per il pericolo-inquinamento

A Genova salta in aria una petroliera

Un marinaio morto, sette dispersi e l'incubo dell'onda nera

«Quei mari a rischio»
Rapporto di Greenpeace

ROMA. Trasporto di petrolio e di sostanze chimiche nei mari e nei porti d'Italia: a poche ore dai disastri di Livorno e di Genova, un rapporto di Greenpeace. Ecco i dati forniti dall'organizzazione ambientalista. I porti italiani sono frequentati ogni anno da circa quindicimila navi cisterna, adibite al trasporto di petrolio e sostanze chimiche pericolose. Duecento milioni di tonnellate di petrolio e derivati: il 60% del traffico complessivo. Le navi-traghetto che solcano i mari italiani sono circa trentottomila.

Dicono i responsabili di Greenpeace: «La situazione in cui si svolgono i traffici marittimi in Italia è di estremo rischio». Ancora: il traffico di petrolio nel Mediterraneo si svolge sulla direttrice Nord-Sud, e interessa soprattutto le coste tirreniche centro-settentrionali e quelle dell'Adriatico settentrionale. Il porto di Livorno è inserito nel sistema dell'Alto e Medio Tirreno, dove il traffico di petrolio e derivati rappresenta il 64% del totale. I mari italiani più a rischio sono il Mar Ligure, l'Adriatico settentrionale, i mari tirrenici e i mari siciliani e sardi. In queste aree, il traffico petrolifero raggiunge una quota dell'86% del traffico totale.

Alcune informazioni sulle navi-traghetto. Sono denominate ro-ro, si sono diffuse negli anni sessanta, hanno in media una stazza di 8-10 mila tonnellate e possono trasportare fino a 600 persone.

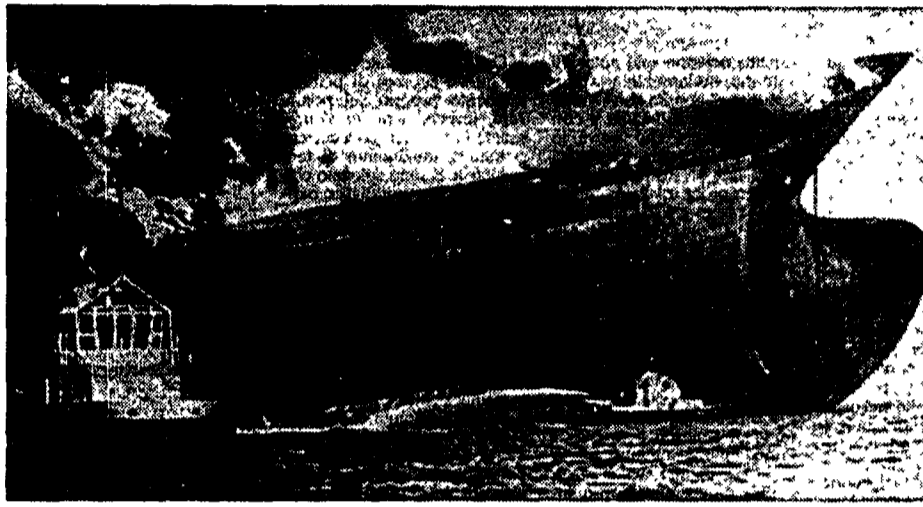
Gli incidenti. Nel quinquennio 1978-1982, ce ne sono stati mediamente 120 all'anno, 36 nel solo Mediterraneo occidentale. L'intercambio di traffico mercantile ad elevato rischio e traffico passeggeri ha prodotto un collasso delle strutture portuali italiane - si legge nel rapporto di Greenpeace - I porti toscani di Piombino e Livorno accolgono petroliere, carboniere, portacointainer e traghetti in un volume di traffico impressionante. Circa tre quarti degli incidenti che avvengono in mare sono dovuti ad errore umano. Molto dipende da inefficienze e approssimazione. Il 22% delle navi controllate nel 1988 non aveva le carte nautiche in regola. Il 20% presentava guasti nei dispositivi sonori e luminosi di segnalazione. L'8% aveva la bussola fuori uso, il 5% il radar. Il 22% presentava difetti alle zattere e ai giubbotti di salvataggio. Il 13% aveva un numero insufficiente di scialuppe. Il 20% non aveva un regolare equipaggiamento antincendio. Il 31% presentava dispositivi automatici antincendio in cattive condizioni o non funzionanti.

A distanza di dodici ore dal disastro di Livorno, nel golfo ligure un'altra tragedia del mare: è esplosa una petroliera cipriota. Un morto, sette dispersi. Salvi gli altri uomini dell'equipaggio. Dalle cisterne della nave si sono riversate in mare decine di migliaia di tonnellate di greggio: un vero e proprio disastro ecologico anche se, per il momento, la tramontana spinge la chiazza verso il largo.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSSELLA MICHIEZZI

GENOVA. Dodici ore dopo l'immane disastro di Livorno, nelle stesse acque del Tirreno, un'altra tragedia del mare: una petroliera cipriota, con 143 mila tonnellate di greggio iraniano nelle stive, in rada a tre miglia dal porto petrolifero di Genova Multedo, è esplosa dopo aver subito un incendio a bordo. Dei trentacinque uomini dell'equipaggio - otto greci compreso il comandante, due indiani, due cingalesi e 23 filippini - ventisei si sono salvati gettandosi in mare prima o nel momento dello scoppio, e sono ricoverati in condizioni più o meno gravi nei vari nosocomi cittadini; un marinaio è stato recuperato cadavere e gli altri sette che mancano all'appello, considerati dispersi, in tarda serata erano ancora attivamente ricercati dai numerosi mezzi di soccorso confluiti sul luogo dell'incidente. Al cordoglio per le vittime si è immediatamente mescolato l'allarme per le prevedibili pesantissime ripercussioni di natura ecologica: dalle cisterne della tank, sgarrata in due tronconi dalla forza tremenda dell'esplosione, si sono riversate in mare decine di migliaia di tonnellate di greggio e - anche se per il momento un forte vento di tramontana spinge la grande chiazza nera verso il largo - si teme per la salute e la vita stessa dell'intero quadrante occidentale del mar Ligure. Il primo segnale della tragedia si è

avuto poco dopo mezzogiorno, quando al porto petrolifero di Multedo è arrivato un SOS per incendio a bordo; la richiesta di aiuto partiva dalla petroliera «Haven» - bandiera cipriota, 109.700 tonnellate di stazza lorda, varata nel 1973 - alla fonda a tre miglia circa dagli impianti. L'unità, proveniente dal terminale petrolifero iraniano di El Kharg, nel Golfo Persico, aveva fatto scalo a Cadice ed era arrivata a Genova martedì scorso; da allora, dopo aver scaricato 70 mila tonnellate di greggio, era ferma in rada in attesa di ordini sulla destinazione del resto del carico, pari ad altre 143 mila tonnellate. All'SOS del comandante - Petros Grigorakakis, 44 anni, di Atene - le autorità portuali hanno fatto scattare tutte le misure di soccorso e di sicurezza e la prima unità a raggiungere la tank in fiamme è stata una «pilotina» con a bordo i comandanti piloti Elio Parodi e Giancarlo Cerruti: «Dalla Haven - hanno raccontato - si alzavano colonne di fumo nero; avvicinandoci siamo riusciti a raccogliere diciotto uomini che erano già in mare, tutti coperti di ustioni e sotto shock; stavamo ancora raccogliendo l'ultimo naufrago quando c'è stata una fortissima esplosione e la nave si è praticamente spezzata in due: tra le fiamme e il fumo abbiamo intravisto al-



La petroliera «Haven» in fiamme a largo di Genova

tre marinai, ma sono scomparsi in acqua prima che riuscissero a soccorrere anche loro». Subito dopo, attorno al relitto ormai trasformato in rogo hanno cominciato a convergere altri mezzi navali: una decina di rimorchiatori, un'altra decina tra motovedette e motobarche dei Vigili del Fuoco, della Capitaneria di Porto e della Marina Militare, una mezza dozzina di unità specializzate contro l'inquinamento marino da idrocarburi - e cinque elicotteri, uno dei quali dirottato dalle operazioni ancora in corso a Livorno; vale a dire un imponente spiegamento di forze per intensificare la ricerca dei naufraghi, avviare l'opera di spegnimento dell'incendio e cominciare ad arginare e circoscrivere l'enorme chiazza di greggio in fiamme dilagato dalle cisterne della «Haven». Verso le 17 il comandante del Porto petrolifero ha tracciato un primo bilancio provvisorio del disastro in termini di

vite umane: sull'equipaggio di 35 uomini 27 superstiti, tutti feriti, sei dei quali ricoverati al centro grandi ustionati dell'ospedale di Sampierdarena, altri tredici (di cui 5 gravi) all'ospedale di Sestri Ponente, altri otto al nosocomio di Voltri. Dell'unica vittima la cui salma è stata recuperata abbiamo già detto e così anche dei sette marinai considerati dispersi. Tra i superstiti ci sarebbero il secondo e il terzo ufficiale di coperta, il marconista e il direttore di macchina, ma nessuno in grado per il momento di raccontare che cosa sia successo a bordo della petroliera: ancora in serena nessuna ipotesi aveva preso corpo circa le possibili cause dell'incidente. Si sa di certo che il comandante Grigorakakis aveva chiesto due giorni fa il permesso di lavare una parte delle cisterne; la Capitaneria, prima di autorizzare l'operazione, aveva inviato a bordo un tecnico del Registro Navale ed un chimico

che accertassero l'idoneità degli impianti, e tutto era risultato in regola. Nessuna ipotesi e nessuna stima ufficiale, per il momento, neppure sulla quantità di greggio fuoriuscito e quindi sulle previsioni di impatto ambientale: i verdi parlano senza mezzi termini di disastro, «un disastro pari ad un terzo di quello verificatosi in Alaska, tale da compromettere irrimediabilmente il mare dell'intera fascia del ponente ligure»; secondo il ministero dell'Ambiente, «i dati sono ancora incerti»; i tecnici inviati da Roma, dopo un sopralluogo in elicottero, hanno reso noto che la chiazza ha un diametro di 300-400 metri, sostenendo però che una valutazione esatta è impossibile perché una parte del greggio è in fiamme e l'incendio «minimizza» l'inquinamento marino. Più che giustificato, in ogni caso l'allarme e il timore dei liguri, senza contare il panico che, prima e poi, hanno attanagliato gli abitanti

del ponente genovese, una popolazione intera che da anni denuncia la rischiosissima commistione tra gli impianti del porto petrolifero e un tessuto urbano fitto di abitazioni e infrastrutture civili: al rimbombare dello scoppio della «Haven», all'alzarsi delle colonne di fumo dalla nave in fiamme, tutti i residenti in zona, dal quartiere di Pegli al comune di Arenzano, hanno rivissuto lo spavento della tremenda analoga esperienza di dieci anni fa, quando - il 12 luglio del 1981 - un fulmine foca esplose la super-petroliera «Hakuyu Maru» che stava riversando il suo carico di greggio nel porto petrolifero di Multedo: quella volta i morti furono sei (quattro membri dell'equipaggio, un vigile del fuoco e un tecnico della Snam), numerosi i feriti e i danni ammontarono a miliardi; e la gente ha ancora nelle orecchie il fragore dei vetri delle finestre che a migliaia finirono in frantumi.

«Porti, mine vaganti: comandano tutti e nessuno»

È se un giorno una petroliera si scontrasse in porto con una gasiera? Ogni catastrofe è possibile, in luoghi dove sostanze tossiche o esplosive abbondano, e dove c'è sempre fretta, perché una nave ferma costa dieci milioni al giorno. E le competenze per i controlli sono del tutto frammentarie. Sulla sicurezza delle aree portuali è stato fatto un solo studio, a Ravenna, e si è scoperto che...

DAL NOSTRO INVIATO
JENNER MELETTI

RAVENNA. I porti sono luoghi estremamente pericolosi, nei quali comandano tutti e nessuno. Demetrio Egidi, ingegnere chimico, è responsabile della Protezione civile in Emilia Romagna ed è stato anche il responsabile della ricerca nel progetto Aripar, il primo - e per ora unico in Italia ed in Europa - tentativo di scoprire cosa avvenga in un'area portuale e cosa sia possibile fare per evitare disastri. «Nei porti -

racconta l'ingegnere - succede di tutto. Navi cariche di merci esplosive, infiammabili o tossiche coabitano con navi passeggeri. I controlli, in teoria, sono numerosi: la Uls interviene per i problemi sanitari, i Vigili del fuoco lavorano per la prevenzione degli incendi, la Capitaneria di porto interviene per fare osservare altre norme. Il risultato è che il controllo è frammentato, e pertanto facilmente evitabile. In un porto

è necessario un "imperatore", vale a dire un'autorità unica, un governo unitario. Questa è la prima esigenza emersa dallo studio del porto di Ravenna».

Il progetto Aripar - Analisi e controllo dei rischi industriali e portuali nell'area di Ravenna - è costato due anni di lavoro e due miliardi. È un progetto pilota che dovrebbe essere utilizzato anche dagli altri porti, ma che facilmente resterà lettera morta. Molto più comodo - per armatori ed imprenditori dei porti - è infatti il caos attuale. A Ravenna, dopo lo studio, sono state prese misure precise. Nel porto canale non si possono superare i due nodi di velocità (3,8 chilometri all'ora, come a passo d'uomo); gli olei e petroliere debbono essere sempre trainate da rimorchiatori; navi con merci pericolose non possono entrare od uscire

in caso di nebbia. «Abbiamo accettato» - spiega Demetrio Egidi - «che i rischi maggiori si verificano in fase di carico e scarico delle merci: per questo abbiamo proposto un terminal a mare per le sostanze esplosive o tossiche».

I risultati - paradossalmente ma non troppo - si fanno già sentire: i maggiori controlli, le misure di sicurezza non soltanto annunciate, ma applicate, hanno portato difficoltà al porto di Ravenna, perché alcuni imprenditori hanno preferito i porti «liberi». Tenere una nave, di media stazza, ferma in porto significa infatti perdere circa dieci milioni al giorno. Dove i controlli sono «leggeri», non si perde tempo ad aspettare certificati, anche importanti come il «gas free», che deve garantire - dopo il trasporto di fluidi pericolosi - l'assenza di gas. Meglio comporre qualche funzionario e farsi consegnare

blochetti di certificati già firmati. Basta aggiungere la data, e si risparmia tempo.

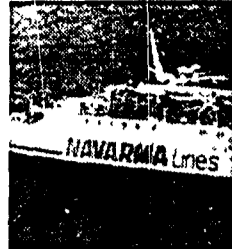
«Nei porti - spiega il responsabile della Protezione civile - la sicurezza si ottiene soltanto con controlli ridondanti. La norma non serve a nulla, se non vi sono gli strumenti per controllarne la piena applicazione. Faccio un esempio: così come in cielo ci sono gli spazi aerei, nei porti ed in mare ci sono le «tratte», per regolamentare il transito delle merci o dei passeggeri. Cosa serve definire le «tratte», se poi non si controlla - anche attraverso i radar - che vengano seguite, e che due mezzi non vengano in collisione?».

La normativa deve essere severa ed applicata anche perché in ogni porto arrivano equipaggi da tutto il mondo, ingaggiati da armatori senza scrupoli. A marinai indiani o

senegalesi viene dato un salario di 300 dollari al mese, contro uno stipendio di tremila dollari chiesto da un italiano. Senza controlli ferrei, questi imprenditori - con società panamensi sempre irraggiungibili - fanno di tutto pur di non perdere una giornata di navigazione.

Il progetto Aripar, per ora, servirà soltanto Ravenna. «Doveva essere uno studio utile - spiega Demetrio Egidi - anche per la legge sulla Protezione civile, ma questa da nove anni è ferma in Parlamento. Noi vorremmo che il concetto base di tale legge fosse ribaltato: non si può soltanto pensare a come intervenire dopo un disastro, bisogna studiare come prevenirlo. Se noi applicassimo la legislazione attuale, dovremmo soltanto organizzarci per prestare soccorso, e questo non basta: la prevenzione in molti casi è prevenzione».

A Livorno era in programma un'esercitazione antincendio



Un incendio simulato nel porto di Livorno era in programma per domenica mattina, nell'ambito dell'esercitazione di protezione civile denominata «Livorno 5», promossa dalla «Misericordia» con il patrocinio dei ministri della Sanità, degli Affari sociali e della Protezione civile. Anche la petroliera «Agip Abruzzo» doveva essere coinvolta nell'esercitazione della durata di tre giorni e per la quale era annunciato l'arrivo a Livorno di 2 mila volontari da ogni parte d'Italia. La macchina organizzativa di «Livorno 5» era già stata messa in moto e prevedeva tra l'altro la realizzazione di un eliporto, di un ospedale da campo e di un campo base. Questo ha facilitato in qualche modo i soccorsi che sono scattati dopo la collisione tra la «Moby Prince» e la «Agip Abruzzo».

Oggi sciopero proclamato dai sindacati marittimi

I sindacati dei trasporti Fit-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Fedemar-Cisal hanno proclamato per oggi uno sciopero nazionale di due ore nel settore marittimo, con il blocco totale di tutte le attività. Di conseguenza, subiranno un ritardo di due ore le partenze dai porti italiani di tutte le navi mercantili e passeggeri dell'armamento pubblico e privato. La protesta è stata indetta allo scopo di «manifestare più concretamente il cordoglio dei sindacati» ai familiari delle vittime della collisione avvenuta davanti al porto di Livorno e per «sostenere con forza» - afferma una nota unitaria - l'incontro già richiesto al ministro della Marina mercantile proprio sul problema della sicurezza.

Il 18 marzo l'ultima ispezione sulla «Moby Prince»

Era stata effettuata il 18 marzo scorso l'ultima ispezione di controllo della sicurezza sulla «Moby Prince». Lo ha comunicato ieri la «Navarmia Lines», la compagnia proprietaria dell'imbarcazione. La motonave - sostiene la «Navarmia» - aveva ottenuto il più alto certificato di sicurezza del Rina (Registro navale italiano), l'ente preposto dallo Stato alla certificazione e al controllo dei sistemi di sicurezza e di qualità all'interno delle navi. «Moby Prince» aveva inoltre ottenuto la massima certificazione anche dal registro tedesco «Germanischer Lloyd». La motonave era impiegata sulla linea Livorno-Olbia da 4 anni ed era munita di due radar perfettamente funzionanti.

Solidarietà per il padre di una vittima a Palermo

Solo grazie a una gara di solidarietà Giuseppe Falanga, padre di Nicola, il 19enne marittimo imbarcato sulla «Moby Prince» e dato per disperso, è potuto partire per Livorno per ritrovare il figlio o, almeno, riconoscerne la salma. In soccorso di Giuseppe Falanga, disoccupato, sono intervenuti l'emittente regionale «Teleor video tre», che gli ha offerto il biglietto aereo Palermo-Pisa, e l'ex sindaco di Palermo Leoluca Orlando che gli ha dato un milione di lire. Nicola era l'unica fonte certa di sostentamento del suo nucleo familiare; ieri sera verso le 19 aveva chiamato casa e aveva dato a suo padre la notizia che dal 7 maggio vi sarebbe stato un imbarco anche per lui, su una nave della «Corsica ferries» che unisce l'Italia all'isola francese.

Sette passeggeri dovevano partecipare a un matrimonio

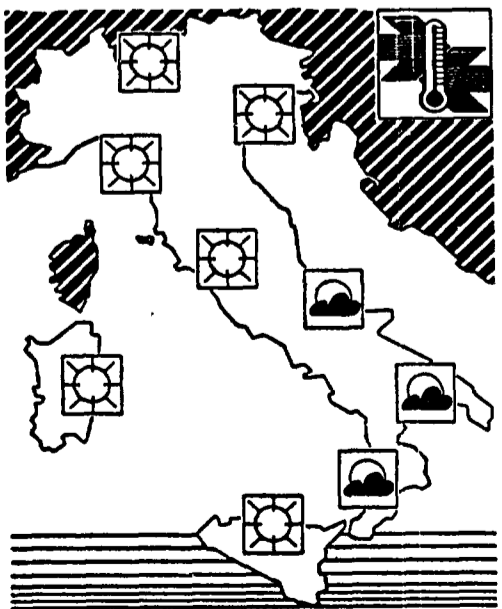
Sette persone che si trovavano sulla «Moby Prince» dovevano raggiungere Oristano per partecipare a un matrimonio. A Bonarcado erano attesa i familiari di Claudia Sacaro, una ragazza sposata civilmente tre anni fa con il commerciante Pino Cosca di 31 anni. Sabato prossimo Claudia e Pino avevano in programma le nozze religiose nella chiesa parrocchiale. Sul traghetto della morte si trovavano i genitori, il fratello, la nonna, la zia ed i padrini di nozze della giovane donna.

Messaggio di cordoglio del presidente Jacques Delors

Un messaggio di condoglianza è stato inviato dal presidente della commissione europea, Jacques Delors, che si trova a Washington, al presidente del Consiglio italiano incaricato Giulio Andreotti. «È con la più viva emozione - dice il messaggio, il cui testo è stato diffuso a Bruxelles - che ho appreso la notizia della sciagura navale che ha causato la morte di un gran numero di persone. In queste dolorose circostanze - prosegue il messaggio - per il vostro paese e per tutta la Comunità europea vi invio le mie più sentite condoglianze e quelle della commissione europea e vi prego di essere interprete presso le famiglie delle vittime della nostra grande tristezza e profonda comprensione».

SIMONE TREVES

CHE TEMPO FA



	SERENO		VARIABILE
	COPERTO		PIOGGIA
	TEMPORALE		NEBBIA
	NEVE		MAREMOSSO

Il tempo in Italia: un fronte freddo che sembra destinato ad interessare le regioni balcaniche si è portato, con un movimento retrogrado, cosa questa non molto frequente, sulla nostra penisola interessando particolarmente le regioni centro-meridionali e in special modo la fascia adriatica e ionica. Si è avuta una repentina e sensibile diminuzione della temperatura, si sono avuti annuvolamenti estesi, piovoschi e temporali sparsi ed è ricomparsa la neve sulle cime appenniniche. E questo un episodio destinato a risolversi entro breve tempo, infatti il fronte freddo ha già lasciato la nostra penisola. Tuttavia l'aria fredda afflitta sull'Italia manterrà ancora per qualche giorno la temperatura al di sotto dei livelli stagionali.

Tempo previsto: sulle regioni del basso adriatico e quelle ioniche annuvolamenti residui con qualche sporadica precipitazione ma con tendenza a rapido miglioramento. Su tutte le altre regioni italiane cielo in prevalenza sereno o scarsamente nuvoloso.

Venti: deboli o moderati provenienti dai quadranti settentrionali.

Mari: mosso l'Adriatico e lo Ionio leggermente mossi gli altri mari.

Domani: inizialmente condizioni prevalenti di tempo buono su tutte le regioni italiane con cielo sereno o scarsamente nuvoloso. Durante il pomeriggio o in serata aumento della nuvolosità ad iniziare dal settore alpino occidentale, il Piemonte, la Lombardia e la Liguria.

TEMPERATURE IN ITALIA			
Bolzano	4 22	L'Aquila	0 5
Verona	11 16	Roma Urbe	9 14
Trieste	10 16	Roma Flumic.	9 15
Venezia	12 18	Campanossa	1 11
Milano	9 15	Bari	7 11
Torino	6 14	Napoli	np np
Cuneo	9 12	Potenza	0 8
Genova	11 19	S. M. Leuca	11 17
Bologna	10 15	Reggio C.	9 23
Firenze	8 16	Messina	13 19
Pisa	8 19	Palermo	10 17
Ancona	9 13	Catania	9 24
Perugia	8 12	Alghero	4 20
Pescara	6 11	Cagliari	7 22

TEMPERATURE ALL'ESTERO			
Amsterdam	6 14	Londra	7 17
Atene	11 19	Madrid	9 21
Berlino	np np3	Mosca	5 16
Bruxelles	5 20	New York	20 30
Copenaghen	9 11	Parigi	5 21
Ginevra	2 16	Stoccolma	10 14
Helsinki	3 6	Varsavia	3 11
Lisbona	11 21	Vienna	6 16

ItaliaRadio

Programmi

Ore 8.30: La tragedia di Livorno. Il nostro inviato racconta; 10.10: Catania: storia di un cavaliere del lavoro perbene. Parla Libero Grassi; 10.30: Governo: dopo la crisi cosa? In studio Massimo D'Alema; 11.10: Onora il padre e la madre. Riforme, riformismo e riformisti. Con: Ottaviano Del Turco e Fabio Mussi.

TELEFONI 06/6791412 - 06/6796539

PUnità

Tariffe di abbonamento

Italia	Annua	Semestrale
7 numeri	L. 325.000	L. 165.000
6 numeri	L. 290.000	L. 146.000

Estero	Annua	Semestrale
7 numeri	L. 592.000	L. 298.000
6 numeri	L. 508.000	L. 255.000

Per abbonamenti versamenti sul c.c.p. n. 29972077 intestato all'Unità SPA, via dei Taurini, 19 - 00185 Roma oppure versando l'importo presso gli uffici propagandistici delle Sezioni e Federazioni dei Pds

Tariffe pubblicitarie

A mod (mm 39 x 40)

- Commerciale lenale L. 358.000
- Commerciale sabato L. 410.000
- Commerciale festivo L. 515.000
- Finestrella 1ª pagina feriali L. 3.000.000
- Finestrella 1ª pagina sabato L. 3.500.000
- Finestrella 1ª pagina festiva L. 4.000.000
- Manchette di testata L. 1.600.000
- Redazionali L. 630.000

Finanz. Legali - Concess. - Ass. - Appalti Feriali L. 530.000 - Sabato e Festivi L. 600.000 A parola: Necrologie-part.-lutto L. 3.500 Economici L. 2.000

Concessionarie per la pubblicità SIPRA, via Bertola 34, Torino, tel. 011/57531 SPI, via Manzoni 37, Milano, tel. 02/63131

Stampa: Nigi spa, Roma - via dei Pelasgi, 5 Milano - via Cino da Pistoia, 10 Ses spa, Messina - via Taormina, 15/c Unione Sarda spa - Cagliari Elmas