

Tirreno
in fiamme



Genova, il temuto disastro ambientale è drammatica realtà
Tonnellate di greggio a fuoco e un'immane colonna di fumo
Fallito il piano d'intervento: per evitare che tutto il petrolio
vada in mare si spera che bruci e che la nave non si spezzi

Ore 9.30, «scoppia» la catastrofe

La petroliera «Haven» diventa un pozzo in fiamme

Devastata da scoppi e fiamme la petroliera cipriota «Haven» arde di fronte ad Arenzano. In mancanza di mezzi per spegnere l'immane rogo non c'è che da sperare che il petrolio bruci o che la nave affondi senza spezzarsi. Altrimenti sarà catastrofe ecologica, 100mila tonnellate di petrolio si riverseranno in mare. Intanto è salito a sei il numero delle vittime.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. «A questo punto c'è solo da sperare che continui a bruciare o, in alternativa, che affondi ma senza che il relitto si spezzi. Altrimenti è il disastro». Il comandante del rimorchiatore sta guardando l'enorme nuvola di fumo nero (circa 700 metri di base per alcuni chilometri d'altezza) squarciata da lampi di fuoco che nasconde la carcassa della «Haven». Scrolla le spalle. Per lui, che ha lavorato molte ore nella zona del disastro, c'è ormai ben poco da fare. Alle 9.30 di ieri mattina è accaduto quello che si temeva da due giorni: una violenta esplosione (seguita da altre due verso mezzogiorno) ha scosso la «Haven», tonnellate di greggio hanno subito preso fuoco, moltiplicando enormemente i rischi della catastrofe ambientale e stravolgendo le strategie d'intervento già predisposte per fronteggiare l'incidente.

Venerdì era stato definito un piano per evitare il pericolo che oltre 100mila tonnellate di petrolio potessero invadere il golfo di Genova e le due Riviere. Poiché le fiamme sembravano essere circoscritte al serbatoio di sinistra della nave e l'«Haven» stava lentamente affondando di prua, si era deciso

di tentare il rimorchio più sottocosta, in una zona di mare più riparata e con fondali più bassi. L'operazione, lunga e difficile, era riuscita a un rimorchiatore aveva agganciato, con un cavo d'acciaio, il timone che emergeva dalle acque per via dell'approvamento della nave e il relitto in fiamme era stato lentamente trainato verso riva sino a meno un miglio dalla verticale del porticciolo turistico di Arenzano. Qui, alle prime luci dell'alba, la nave aveva cominciato ad affondare di prua adagiandosi su un fondale di sessanta metri. «Se tutto va bene - spiegava il comandante Telmon della centrale operativa - il relitto può adagiarsi su un fondale accessibile ai sommerzatori e questi potrebbero lavorare alla riparazione delle falle e al recupero del greggio».

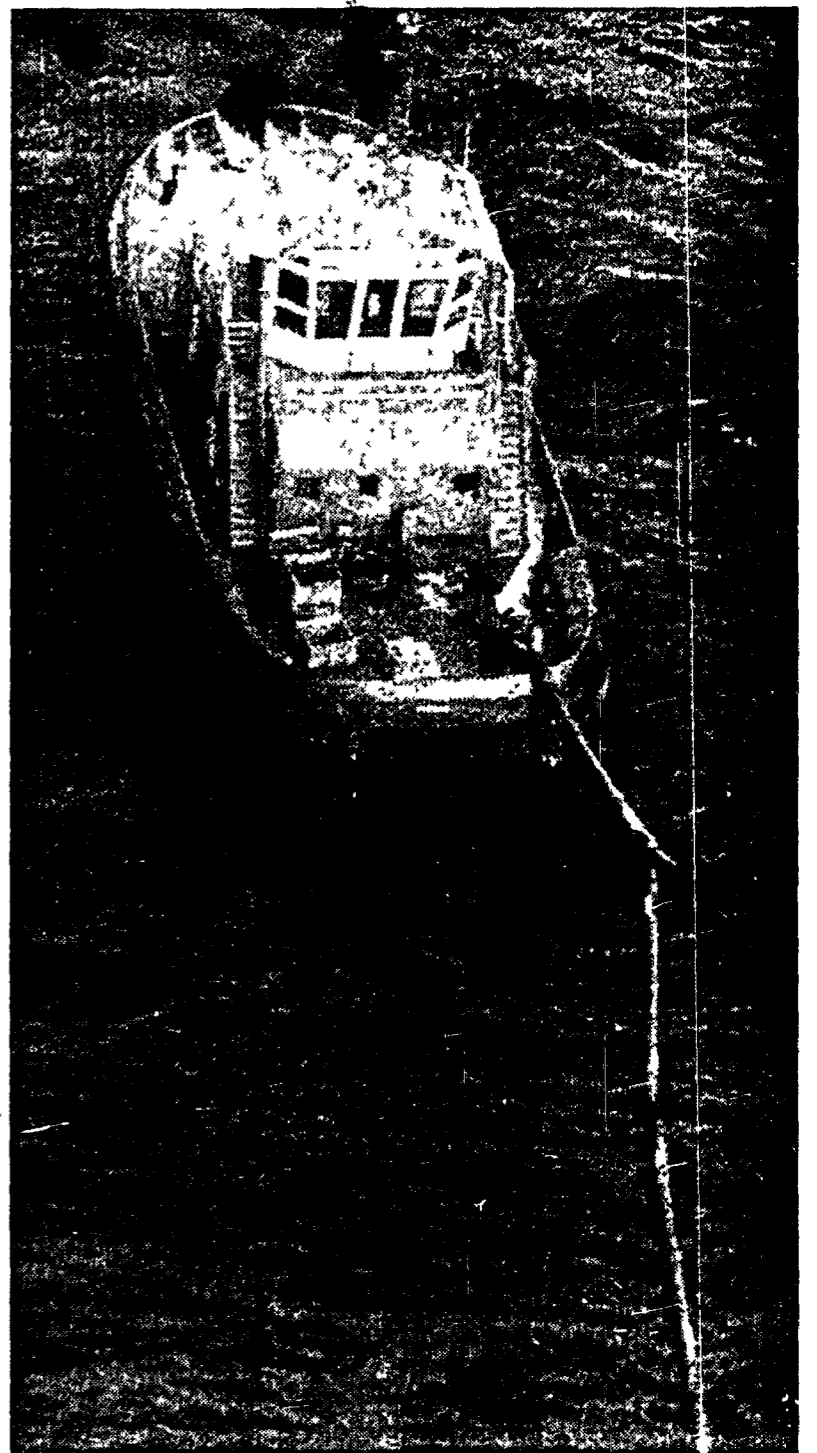
Poi lo scoppio temuto (sulla prua) e, sulla nave, un incendio devastante. A bruciare non era solo il petrolio contenuto nelle tanche ma anche quello che fuoriusciva dagli squarci, trasformando il mare in una distesa di fiamme, alte centinaia di metri, due o tre volte la lunghezza della nave. Dalla petroliera, poi, saliva un fungo di fumo nero così spesso da oscurare il sole. Una colonna visibile da oltre cinquanta chilometri. Dopo l'esplosione, il rimorchiatore di traino ha fatto appena a tempo a sganciarsi, lasciando il cavo e l'unica operazione che la quindicina di mezzi nautici intorno al relitto ha potuto fare, è stata quella di investire il nuovo rogo con getti d'acqua. «Non per cercare di spegnerlo» ha spiegato un ufficiale dei vigili del fuoco - ma per sospiare il petrolio in mare, verso le zone dove andava il fuoco. Meglio, a questo punto, inquinare il cielo con tonnellate di residui di combustione che distruggere il mare e una economia turistica».

Le vittime dello scoppio di giovedì sono intanto salite a sei (tre delle quali disperse in mare) ieri è morto il marittimo greco Ioannis Dafnis che era stato ricoverato al reparto grandi ustionati dell'ospedale San Martino. Fra le vittime identificate c'è anche il comandante Petro Grigoriakakis, residente ad Atene. Per gli altri 29 componenti l'equipaggio, greci, ciprioti e indiani non ci sono preoccupazioni. Una decina di loro è già stata dimessa e, fra essi, anche il giovane nuotatore greco che si è salvato nuotando sino a riva, quasi dieci chilometri di mare, certamente calmo ma gelido.

La gestione dell'operazione d'intervento è, attualmente, centralizzata a livello statale. Il governo ha lanciato un appello alla Cee (che ha già stanziato 760 miliardi di lire per le famiglie delle vittime), proclamando la zona colpita da calamità naturale. La minaccia ecologica è gravissima. Nei serbatoi dell'«Haven» restano quasi 100mila tonnellate di greggio mentre altre 50mila sarebbero già bruciate. Attorno al rogo della nave si è allargata una grande chiazza nera, nulla in confronto a quello che potrebbe succedere se si sversasse a mare il resto. Il disastro avrebbe dimensioni triple di quello analogo verificatosi in Alaska. Esperti in bonifica di diversi paesi sono in arrivo a Genova. C'è un gruppo inglese che stava lavorando in Kuwait, un gruppo americano che ha lavorato in Alaska per il dis-

astro della Exxon Valdez e uno francese che si occupò dell'inquinamento, sulle coste della Manica e del mare del Nord, dopo l'avanzata dell'Amoco Cadiz. Naturalmente ci sono anche gli italiani dell'Eni e della Castalia e i tecnici dei ministeri per l'Ambiente e della Marina mercantile. Il ministro della Marina mercantile ha anche proposto che il governo dichiarasse lo stato di calamità nazionale per Genova. In serata era atteso in città anche il ministro dell'Ambiente francese Brice Lalonde, accompagnato dal ministro delegato per il mare Jacques Mellick. Accanto alla solidarietà, c'è da parte francese una crescente preoccupazione per l'evolversi del disastro. Le correnti marine nel Mediterraneo settentrionale sono da levante a ponente e il rischio crescente della «catastrofe ambientale» inevitabilmente coinvolge anche la vicina costa Azzurra.

Nella serata di ieri il rogo di petrolio è rimasto immutato. Impossibile avvicinarsi al relitto. Tutte le imbarcazioni sul posto si sono limitate a stende-



Il fumo della petroliera cipriota visto dalla costa genovese. Sopra, un rimorchiatore sistema una barriera galleggiante per frenare l'ondata di petrolio

La gente ha paura ma mancano i soldi per spostare il porto

Vivono con la paura gli abitanti di Mulletto, la zona petrolifera dello scalo genovese dove transitano ogni anno 30 milioni di tonnellate di greggio. La Haven, due giorni prima di saltare in aria, si trovava lì per scaricare 80 mila tonnellate di crudoli. C'è un progetto per trasferire il porto petrolifero ma mancano i soldi. Il ministro Vizzini: ci sono più vigili a Roma che addetti alla sicurezza di tutte le coste italiane.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GENOVA. «Quando guardo quel fumo là in fondo, dalla nave che brucia al largo di Arenzano, mi vengono i brividi a pensare che tutto poteva capitarci sotto casa». Mario Parodi abita a Mulletto, il quartiere genovese che circonda il porto petrolifero. La sua, come migliaia di altre, è una casa a rischio. La Haven, la petroliera cipriota esplosa giovedì, si era trasferita al largo dopo aver completato a Mulletto lo scarico di 80mila tonnellate di petrolio iraniano

destinato alla Tamoil. Nelle cisterne la nave aveva ancora 140mila tonnellate di canco e il comandante era in attesa di ordini per sapere a chi destinarlo. Il carico era stato messo sul mercato di Rotterdam, in attesa di compratore. Difficile immaginare cosa sarebbe successo se l'esplosione sulla petroliera fosse avvenuta due giorni prima, quando la nave era sotto scarico.

La tragedia ha confermato l'urgenza di attuare il trasferimento del porto petrolifero dalla

città al largo. La Haven è una cisterna che, almeno teorica-mente, si presentava come una nave perfettamente attrezzata per ogni evenienza. Era stata varata nel 1973 per conto di un gruppo internazionale, il Troodos, che dispone della più grande flotta di petroliere del mondo, una cinquantina di unità. La super-tank era al suo secondo viaggio inaugurale dopo quello che 18 anni fa l'aveva portata per la prima volta sui mari. La nave, infatti, quattro anni

E ora una chiazza di 4 chilometri minaccia la Gorgona

DAL NOSTRO INVIATO
WLADIMIRO SETTIMELLI

LIVORNO. Incubo per il petrolio in mare anche a largo di Livorno. In mattinata l'Alba, la città è stata svegliata da una nuova esplosione a bordo della petroliera «Agip-Abruzzo» che aveva continuato a bruciare dopo il temibile scontro con la «Moby Prince». Ma non basta. Poco dopo il comando della Capitaneria di porto di Livorno, veniva avvertito che a largo dell'isola della Gorgona, in un arcipelago notissimo e incontaminato, era stata avvistata una grande macchia di greggio che copriva il mare per un'area di quattro chilometri. Nel corso della mattinata mentr' la capitaneria veniva subissata di telefonate, il comandante Sergio Albanese formava ai giornalisti tutta una serie di precisazioni su quello che stava accadendo. Dunque l'esplosione a bordo della «Agip-Abruzzo» era avvenuta effettivamente poco dopo le sei e aveva provocato l'apertura di una falla sulla fiancata di una nave, ma non a livello della linea di galleggiamento. In questi giorni, dopo la tragedia del traghetto «Moby Prince» investito in pieno da uno «sbuffo» di petrolio infiammato che aveva provocato la morte di oltre cento persone, la petroliera, pur sotto controllo, aveva continuato a bruciare. Parrebbe comunque che tutto ormai, fosse sotto controllo. Invece, ieri mattina, nuova imprevista esplosione evidentemente dovuta al surriscaldamento delle lamiere. Secondo il comandante Albanese, ad un certo momento, nonostante il continuo pompaggio di acqua da parte dei vigili del fuoco del porto, avevano ceduto le strutture di una «cassa di servizio» nelle quali viene solitamente riversato il carburante per i motori della nave. L'altra ipotesi è che, invece, sia esplosa una bombola di acetilene sistemata a bordo a disposizione dell'equipaggio. Il comandante Albanese, ha comunque escluso il pericolo di altre esplosioni e precisato che le ottantamila tonnellate di greggio che si tro-

vano ancora sulla petroliera, non possono in alcun modo essere attaccate dal fuoco o riversarsi in mare. Anche lo stesso comandante della petroliera, il capitano Renato Superna che si trovava alla Capitaneria per essere interrogato sulla tragedia del «Moby Prince», ha escluso il pericolo di altre esplosioni e di una «dispersione» in mare del greggio della «Agip-Abruzzo». Si è poi saputo che, dopo la nuova esplosione, la petroliera era stata affiancata dalla nave soccorritrice della manna mare «Anteo», fornita di mezzi potentissimi e che aveva gettato tonnellate di schiumogeno sui ponti della nave nascondendo definitivamente l'incendio a bordo. La notizia più preoccupante è comunque arrivata come si è visto più tardi. Gli elicotteri della marina militare dei Carabinieri e della Finanza, avevano infatti avvistato, nella mattinata, a largo dell'isola della Gorgona, una grande macchia di petrolio che ricopriva il mare per un'area di circa quattro chilometri. Si trattava, sicuramente di petrolio perso dalla «Agip-Abruzzo» subito dopo essere stata investita in pieno dal traghetto «Moby Prince». Dopo la tragedia, tutto era sembrato sotto controllo e invece, come si è scoperto ora, non era così. La grande macchia che potrebbe provocare gravissimi danni ai fondali della Gorgona e danneggiare le scogliere dell'isola è già stata «attaccata» con i solventi. Il greggio viene anche aspirato da due camion-pompa che sono stati portati in mare a bordo di una chiatte. La situazione viene comunque tenuta sotto controllo dai mezzi della Capitaneria di porto. Per il lavoro intorno all'«Agip-Abruzzo» quello di controllo sulla carcassa del «Moby Prince» e quello per evitare che la macchia di petrolio o provochi un disastro ecologico nella zona sono in servizio permanentemente da ore e ore, ottocento uomini trenti sottufficiali e trenta ufficiali.

La Cee spedisce a Genova una task-force ambientale. In Liguria tecnici ed esperti

ROMA. Alle popolazioni italiane colpite dalle catastrofi di Genova e di Livorno la solidarietà della Comunità europea con due aiuti d'urgenza, per due miliardi e 250 milioni di lire, voluti dallo stesso presidente della commissione Cee Jacques Delors, e con l'invio a Genova, su iniziativa del commissario Carlo Ripa di Meana, dei tecnici di Bruxelles per la protezione dell'ambiente.

Un aiuto d'urgenza di 500mila ecu (un ecu corrisponde a 1500 lire) è stato deciso questa mattina (come gesto di solidarietà a favore delle popolazioni di Genova colpite dall'esplosione della petroliera cipriota «Haven»), mentre una delegazione della task-force ambiente della commissione Cee, guidata da Alessandro Barsich,

Turismo, la riviera rischia di «chiudere» I pescherecci tornano con le reti vuote

L'incubo della marea nera angoscia chi vive di mare e di turismo sulla Riviera. I pescatori di Savona hanno rinunciato a lavorare. Le reti tiravano su soltanto grumi di residui di combustione. I pericoli del fumo che contiene anidride solforosa in elevata quantità. Ma il pericolo più grande è che l'eventuale fuoriuscita di centomila tonnellate di petrolio «cancelli» l'economia turistica ligure.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GENOVA. Se cambia il vento cosa succede? È una domanda che ieri si sono posti decine di migliaia di ligure in primo luogo gli abitanti dei comuni rivieraschi fra Genova e Savona. Sotto i loro occhi si stava infatti consumando il rogo dell'«Haven», la petroliera cipriota esplosa giovedì scorso. Dal relitto sale verso il cielo una colonna di fumo denso e

certamente per l'economia ma incubo per gli abitanti, che da dieci anni, da quando cioè esplose la Hakuyo Maru a due passi dalle case, hanno dato vita ad una vera e propria vertenza, con scioperi, cortei, manifestazioni per allontanare il petrolio dalle abitazioni.

La soluzione, almeno da un punto di vista tecnico, è stata finalmente trovata. Costruire due grandi piattaforme di scarico al largo, come hanno fatto anche i giapponesi, ed or-

meggiarvi le navi. A terra giungerebbero soltanto i terminali degli oleodotti. Un progetto di grandi dimensioni e di costi proporzionati, si parla di oltre mille miliardi, ma che risolverebbe una volta per tutte il problema della sicurezza in città e toglierebbe decine di migliaia di genovesi dall'inquietante convivenza col traffico petrolifero. Non è però pensabile che sia il consorzio del porto, da solo, ad assumersi l'onere dell'operazione. Deve intervenire lo Stato, giac-