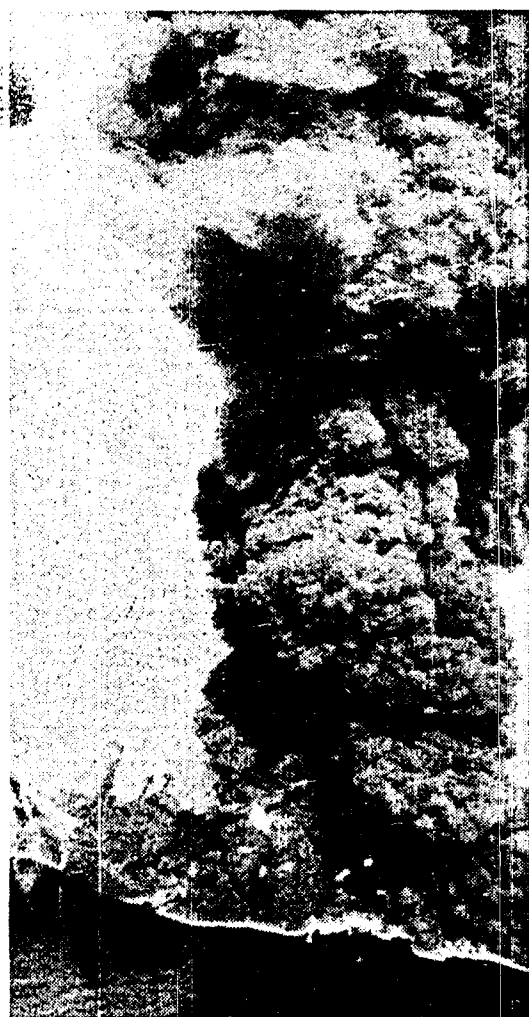
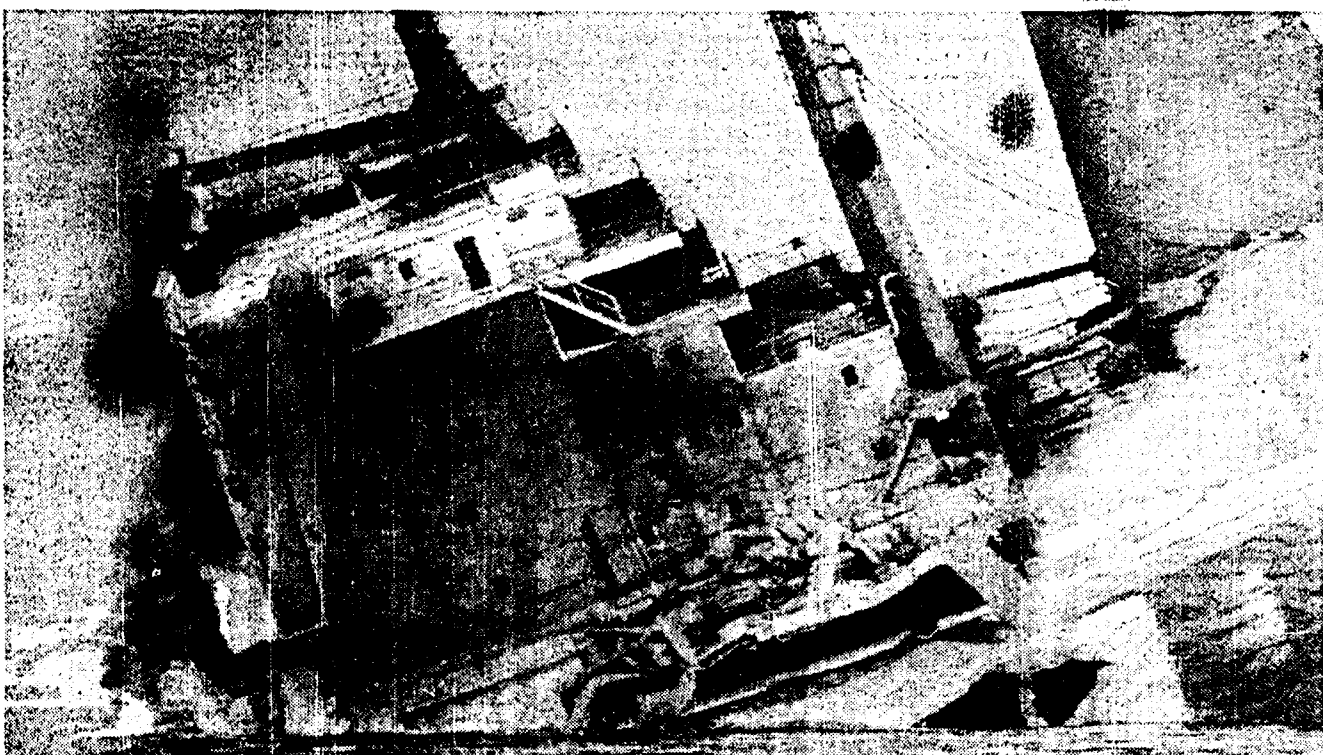


Sos Tirreno



Dopo un ultimo scoppio la nave si è adagiata su un fondo sabbioso al largo di Arenzano. Forse lo scafo ha resistito e un'altra grande marea nera sembra per ora scongiurata. Ancora una vittima

Due immagini della petroliera cipriota «Haven» ancora in fiamme prima che colasse a picco, in basso i mezzi di soccorso stendono cordoli antinquinamento per evitare che il petrolio raggiunga la costa



La «Haven» affonda con tutto il carico

All'alba nuova esplosione ma forse il disastro è evitato

Alle 10 di ieri mattina la «Haven» è affondata, adagiandosi su un fondale sabbioso di 65 metri a due miglia dal capo di Arenzano. Lo scafo sembra aver resistito all'impatto e, almeno fino a ieri sera, non c'è stata la temutissima grande ondata nera. All'alba era avvenuta l'ultima esplosione e il boato ha provocato un incidente mortale a dieci chilometri di distanza.

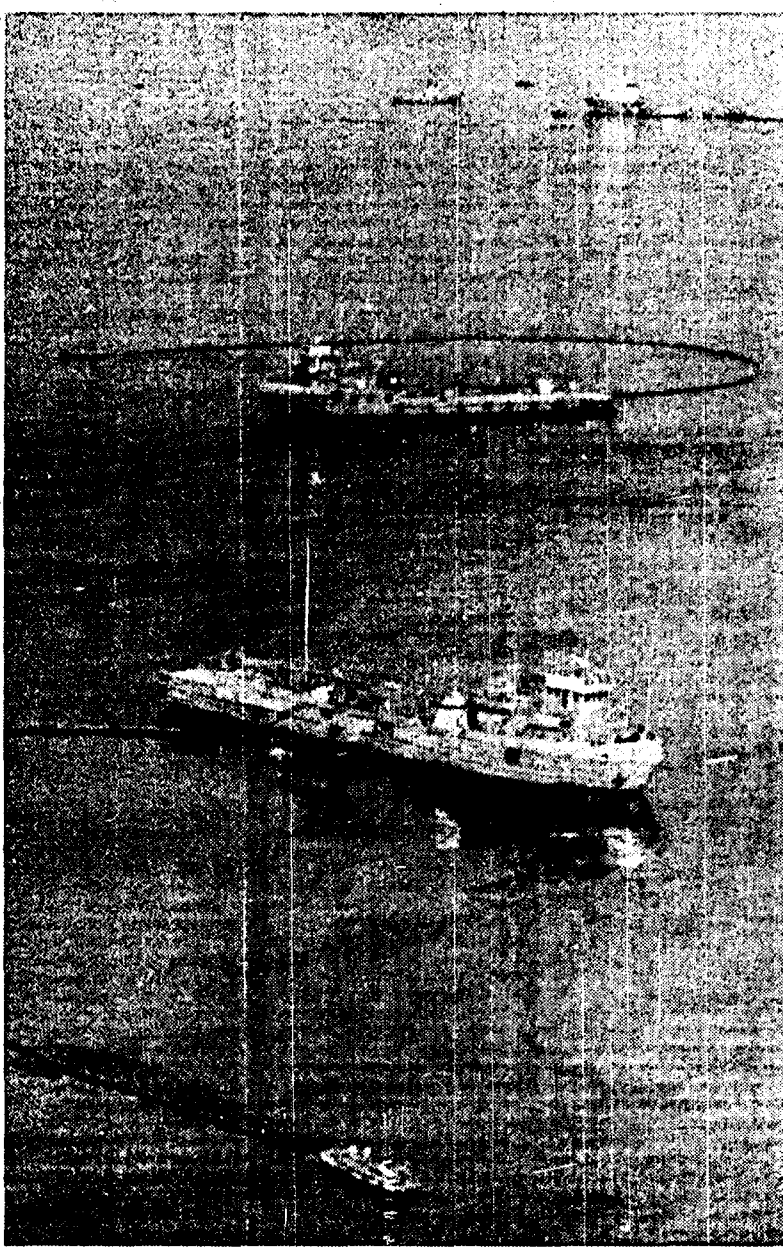
DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSSELLA MICHIEZZI

GENOVA. Un sussulto lieve e, alle 10 e 5 minuti di ieri mattina, la «Haven», la petroliera cipriota che sta tenendo i paesi del Mediterraneo sotto l'incubo della catastrofe ambientale, ha cominciato ad affondare. Una immersione dapprima lenta e costante, poi - negli ultimi istanti - rapidissima: quando l'ultima parte emersa, l'orlo del fumaiolo che continuava ad eruttare dense volute nere, è scomparso sotto il pelo dell'acqua il fumo è diventato improvvisamente candido, mare vaporizzato dal calore intenso. Subito dopo, per qualche minuto, mentre il relitto si assestava smuovendo grandi masse d'acqua, una corona di schiuma è ribollita impetuosamente. Tutti - gli equipaggi e i tecnici delle decine e decine di mezzi, d'aria e di mare, che avevano vegliato fino a quel momento l'agonia del mostro ferito, la gente che spiava ansiosa dalla costa vicina - hanno trattenuto il respiro, gli occhi fissi su quell'agitazione tumultuosa che si dilatava in cerchi concentrici. Infine, lentamente, la superficie marina si è ricomparsa nella calma piatta di questi giorni e tutti i testimoni hanno esalato un sospiro di cauto, diffidente sollievo: niente grande ondata nera, lo scafo della martoriata «Haven» aveva resistito, almeno sul momento, all'inabissamento, non c'era stato il temuto squarcio definitivo che avrebbe rilasciato d'un colpo il fiume di greggio ancora custodito, come in agguato, nei compartimenti a tenuta stagna. Sarebbe cominciata in quel momento un'attesa - l'attesa che dura tutt'ora - forse ancora più snerante, per sapere se il mar Ligure, e le Riviere, e la Costa Azzurra, e l'intero Mediterraneo sopravviveranno al disastro ancora incombente; ma intanto, in quel momento, almeno si chiudeva il capitolo del relitto galleggiante in fiamme, in balia di qualche possibile repentino capriccio dei venti e del moto ondoso, con il suo minaccioso pennacchio di fumo scuro e acre pronto ad aggredire i paesi della costa col mutare delle brezze. Un capitolo il cui epilogo era iniziato prima dell'alba, alle 5,32, quando la super-tank era stata scossa dall'ennesima esplosione.

Un boato sordo, quasi soffocato, pressoché inavvertito nelle case della costa immediatamente a ridosso se non per una vibrazione profonda, recepita dalla gente perché i sensi erano in allarme anche nel sonno. Uno scoppio che, come gli otto precedenti, non ha provocato danni agli uomini e ai natanti che operavano attorno; ma con quell'ultima deflagrazione la «Haven» è riuscita ad uccidere a dieci chilometri di distanza, vittima un ragazzo di sedici anni e mezzo il cui nome va ora aggiunto al piccolo elenco dei tre mari mai dispersi. Si chiamava Andrea Stella, abitava a Sampierdarena e dopo una notte con gli amici in riviera stava rientrando a casa alla guida della sua Aprilia Tuarg, sul sellino posteriore il coetaneo Andrea Bottini; sul lungomare di Pegli - dieci chilometri, appunto, in linea d'aria dalla «Haven», dall'altra parte del golfo genovese - i due ragazzi si sono fermati a contemplare lo spettacolo, affascinante e

mentata dalla voce secondo cui durante lo scalo a Genova sulla «Haven» sarebbero stati imbarcati tre tecnici. Secondo altre indiscrezioni pare che già durante la fase dello scarico nel porto petrolifero di Mulledo di una parte del greggio trasportato (80mila delle 220mila tonnellate complessive) le pompe di travaso e la turbina che convoglia nelle cisterne i gas inerti avessero problemi di efficienza; problemi cruciali, dal momento che è proprio la perfetta e istantanea immissione di gas inerti nei serbatoi in svuotamento a garantire la sicurezza delle operazioni, impedendo ogni infiltrazione di ossigeno che, sia pur minima, risulterebbe (alla lettera) esplosiva se a contatto con gli idrocarburi gassosi che si formano per evaporazione. Ed ora, pare che proprio dalla sala pompe possa essere scaturita la scintilla che ha provocato la tragedia; almeno stando alla testimonianza di uno dei superstiti, il primo ufficiale Donato Lolis, di Atene che quella mattina aveva ordinato la nave dopo lo scarico parziale a Mulledo: «Alle 12,30 - avrebbe raccontato Lolis - ho sentito un urto, come tra due corpi metallici, ho guardato le strumentazioni di bordo e funzionavano, sono corso fuori per capire che cosa stesse succedendo e in quel mentre ho sentito un primo scoppio e ho visto uscire del fumo dalla sala pompe; ho disattivato tutto ma dopo qualche minuto c'è stata la seconda esplosione e ho visto due lingue di fuoco: una usciva dalla sala pompe, l'altra vicino alle stive dove stava avvenendo il travaso. Subito dopo si è tentato di calare in acqua le scialuppe di salvataggio, operazione fallita perché l'incendio si era propagato in un lampo. Infine l'ordine definitivo: «Tutti in acqua!». Il comandante (disperso), che aveva fatto a tempo a lanciare l'Sos, è stato visto allora entrare in acqua ieri, mentre, solo sul ponte, si stringeva la testa tra le mani e si accasciava.

I sopravvissuti sono ancora in gran parte ricoverati nei tre nosocomi del ponente cittadino e il sostituto procuratore della Repubblica Luigi Cavendini Lenuzza, cui è stata affidata l'inchiesta giudiziaria sul disastro, (il reato ipotizzato parla di disastro colposo e naufragio) prosegue il suo pellegrinaggio da una corsia all'altra per raccogliere testimonianze sull'accaduto, alla ricerca delle cause dell'incidente. Se con successo o meno, per il momento si ignora, ma intanto aleggia inquietante l'ipotesi che la mattina della prima devastante esplosione si stessero eseguendo a bordo lavori con impiego di fiamma ossidrica; ipotesi alli-



I ministri Ruffolo, Capria e Facchiano a Genova per coordinare gli interventi

Un piccolo robot per valutare lo stato del relitto

«Rispetto ai timori di catastrofe che avevamo si può dire che sia andata bene». Tre ministri (Ruffolo, Capria e Facchiano) tirano un sospiro di sollievo ma avvertono che «l'emergenza continua». Ruffolo aggiunge che occorre ripensare il modo in cui si svolge nel nostro paese il traffico petrolifero. Un robot filoguidato per controllare la tenuta dei serbatoi della nave affondata potrà dirci in che condizioni è il relitto dell'«Haven».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO SALETTI

GENOVA. «Abbiamo parlato di catastrofe ecologica potenziale. Sino a questo momento non è avvenuta. La petroliera è affondata ma il greggio ancora custodito nei serbatoi non è fuoriuscito. Insomma, rispetto alle ipotesi peggiori potremmo dire che è andata bene». Giorgio Ruffolo, ministro per l'ambiente, non vuole però abbassare la guardia e precisa: «non dobbiamo essere né pessimisti né ottimisti e non possiamo neppure firmare cambiali per garantire che il disastro non ci sarà. Dobbiamo solo continuare a fare tutto il possibile per prevenirlo». Di parere analogo si sono dichiarati anche gli altri due ministri che ieri sono venuti a Genova, Nicola Capria responsabile della protezione civile e Ferdinando Facchiano, ministro della marina mercantile di fresca nomina. Quasi un sospiro di sollievo collettivo. Ma quanto giustificato? La minaccia di catastrofe per il mar Ligure è tutt'altro che scongiurata: nessuno può dire quanto possano tenere le paratie dell'«Haven» e quale conseguenza possano avere difficili condizioni meteorologiche sia sul relitto che sulle macchie di petrolio galleggianti. Ruffolo ha comunque accennato alla necessità di avviare una riflessione sugli effetti del traffico petrolifero sull'ambiente del nostro paese. «La pressione di questo traffico - riconosce il ministro - si è fatta insopportabile. Il Mediterraneo è un mare chiuso e vulnerabile. È necessario avviare una politica di difesa del mare e della costa e decidere come ridistribuire il carico petrolifero dei trenta terminali oggi esistenti sulla penisola». Per quanto riguarda le operazioni di disinquinamento e gli interventi capaci di scongiurare la catastrofe della «Haven» la responsabilità direttiva è stata affidata all'ammiraglio Antonio Alati, comandante della capitaneria di porto genovese. È stato Alati che in questi cinque giorni si è assunto tutte le responsabilità su come affrontare il disastro, sia nello scegliere di trasportare la nave in fiamme sotto costa e non al largo come altri avrebbero voluto sia nel sostenere che l'incendio del petrolio sa-

Vista dall'elicottero quella macchia è un fiume in piena

Il mare di petrolio è incontenibile, straripa dalle panne alla prima brezza. Secondo i tecnici la petroliera ha perso 40mila tonnellate di greggio ma ancora si teme il peggio

DAL NOSTRO INVIATO
FRANCO DI MARE

GENOVA. Prima ancora di vederla, con il sole che si rifrange contro i vetri dell'elicottero, la grande macchia nera si sente. È un odore di benzina intensissimo, insopportabile, che investe chiunque si avvicini a meno di un miglio dal punto in cui la petroliera «Haven» si è inabissata ieri mattina, dopo un'agonia durata tre giorni. L'elicottero, partito dall'aeroporto di Genova, si dirige verso nord e si abbassa fino a cento metri dall'acqua, una

naccioso colore nero. Visti dall'alto, i battenti della protezione civile, della capitaneria di porto e delle società che sono state interpellate dal comitato di coordinamento di crisi appaiono alle prese con un compito immane. Il mostro nero è enorme, ha una forma indefinibile e si muove più velocemente di quanto non riescano a fare le imbarcazioni. Circoscritta una grande macchia con centinaia di metri di panne di contenimento - quei galleggianti già utilizzati come barriera mobile contro la mucillagine in Adriatico - basta una leggera variazione del vento perché il petrolio straripa oltre i bordi. E allora bisogna ricominciare di nuovo, correre ad arginare da un'altra parte, sperando che il vento e le condizioni atmosferiche non cambino di nuovo, come sempre accade in mare. Sul punto in cui la «Haven» era all'ancora, quattro battenti dei mezzi di soccorso hanno sieso una barriera protettiva circola-

mente. Prima di inabissarsi completamente, la «Haven» ha vomitato altre migliaia di tonnellate di greggio in acqua. «Se è andata bene - dicono i tecnici - la petroliera ha perduto solo quarantamila tonnellate di petrolio, trentamila delle quali sono andate bruciate nel rogo, mentre "solo" diecimila sarebbero finite in mare». Se è andata bene. Perché c'è un'altra spaventosa ipotesi, quella contro la quale il ministro dell'Ambiente Giorgio Ruffolo ha detto che «possiamo solo incrociare le dita e sperare che la fortuna ci aiuti». È cioè che il sotto, a una profondità variabile tra i sessanta e i settanta metri, la «Haven» abbia cessato di versare in acqua il contenuto delle sue enormi cisterne e che le paratie degli altri serbatoi di petrolio non siano state danneggiate dal rogo e dalle continue esplosioni causate dalle fiamme: si tratta di oltre centomila tonnellate di greggio. «In questo caso ci troveremo di

fronte a un disastro ecologico enormemente superiore a quello che ha devastato le coste dell'Alaska a causa della petroliera della Exxon». Per saperlo bisogna attendere.

Il piccolo sommergibile-robot Rov (veicolo a controllo a distanza) della «Castalia», capofila del pool di società che sta realizzando il progetto di disinquinamento, che doveva entrare in acqua ieri per filmare la petroliera adagiata sul fondo, non ha potuto farlo. La nave della marina militare su cui c'è la base operativa dalla quale i tecnici guidano il robot ha avuto un'avaria al sonar. Se ne riparlerà questa mattina. Intanto, nel punto in cui la «Haven» è colata a picco, i tecnici italiani, inglesi tedeschi e francesi controllano a vista lo specchio d'acqua: se ci fossero perdite di petrolio «importanti», spiegano, si vedrebbe emergere il greggio. E per il momento non se n'è visto.

Ad incrociare le dita sono i comuni di Arenzano, Cogoleto, Varazze, Celle Ligure, Albisola Marina, Savona: cinquantamila chilometri di costa su cui incombe la minaccia del fiume nero che si muove a un miglio al largo che il vento e le correnti spingono lungo le spiagge. «Abbiamo sistemato chilometri di barriere lungo le nostre spiagge - hanno detto gli amministratori locali a Giorgio Ruffolo e al neo ministro della Protezione Civile Nicola Capria in una riunione d'emergenza tenutasi in Prefettura a Genova - ma non sappiamo che cosa dire alla gente. Basterà quello che stiamo facendo per fermare l'ondata nera?». Dovrebbe bastare - spiega l'ammiraglio - e noi abbiamo approntato il nostro intervento considerando le ipotesi peggiori. «È vero però - dice Ruffolo che il problema si pone al di là della situazione contingente. Ed è il problema di un paese che ha cinquemila chilometri di coste e trenta terminali petroliferi.

Nel Mediterraneo, che è un mare chiuso, circola il venti per cento delle petroliere del mondo». E non tutte le navi sono in regola per farlo. Gli inquirenti stanno adesso indagando sullo stato della «Haven». Pare che la nave fosse in buone condizioni. Non lo dice solo la compagnia di navigazione, lo dicono anche le assicurazioni, che avevano stabilito un premio assicurativo bassissimo, di appena l'uno per cento. Se la nave avesse avuto qualche incidente precedente o se non fosse stata in buone condizioni, il premio assicurativo sarebbe stato ben più alto. «Già - fa notare qualcuno - ma c'è da chiedersi come mai altre due navi costruite dalla stessa società spagnola che ha varato la «Haven» abbiano avuto incidenti simili: è accaduto alla «Maria Alejandra», esplosa l'11 marzo dell'81 al largo della Mauritania; alla «Mikene», esplosa lo stesso anno causando la morte di dieci uomini.