

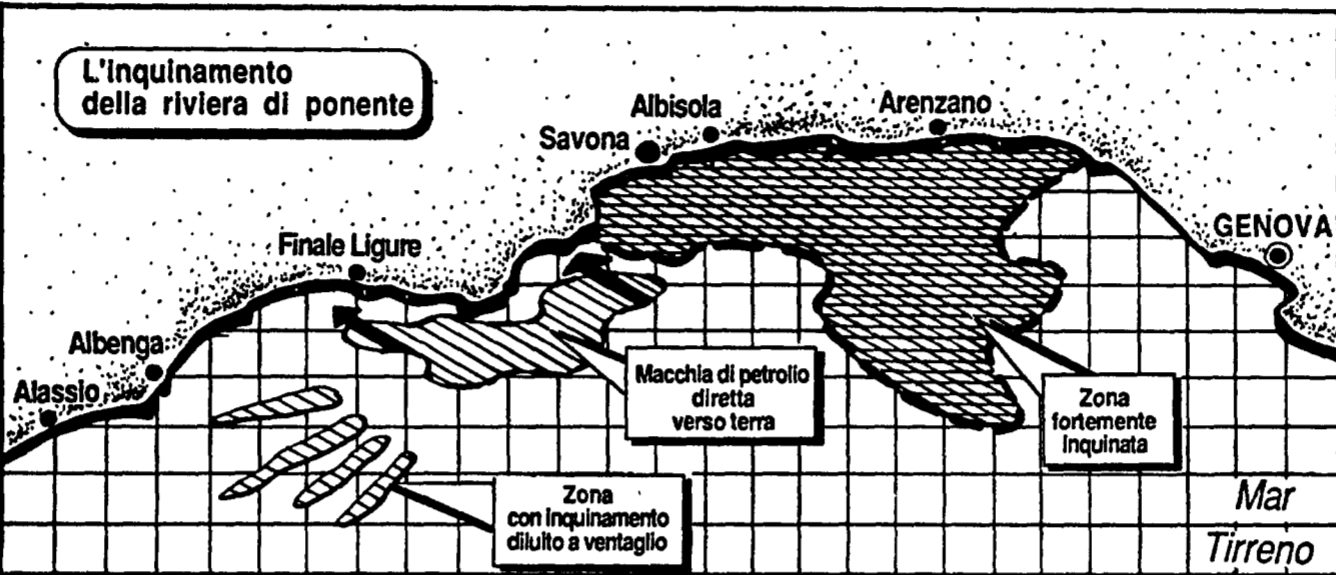
Sos Tirreno



Genova guarda il mare con paura: forse iniziano a cedere le strutture dello scafo affondato all'alba di domenica. Valutazioni contraddittorie sulla fuoriuscita. Vertice di esperti europei alla ricerca di una soluzione.

Perde, non si sa quanto, ma perde. La «Haven», una bomba da centomila tonnellate di petrolio.

Sepolta sotto una colonna d'acqua di sessanta metri, la «Haven» sta perdendo lentamente il suo carico di centomila tonnellate di petrolio. «Una goccia al giorno», secondo il centro di coordinamento di crisi di Genova; ben di più, stando ai rilievi fotogrammetrici effettuati da un aereo dell'Enea. Di fatto, comunque, una bomba ecologica a tempo giace nelle acque del Tirreno.



Ruffolo minimizza. «Ma che marea nera, sono solo chiazze».

DAL NOSTRO INVIATO ROMEO BASSOLI

TORINO. «Calma, non è una marea nera. Tutt'al più chiazze o pennacchi di petrolio che si allargano sul mare. Non siamo di fronte ad una catastrofe irrimediabile». Il ministro per l'Ambiente, Giorgio Ruffolo, mostra il volto della preoccupazione serena, senza catastrofi da evocare o da mettere in conto. La sua valutazione sul disastro di Genova tende decisamente all'ottimismo. A Torino, ieri mattina, intervenendo al convegno promosso dalla Fondazione San Paolo su «Oceani, clima, uomo», ha voluto dire subito che «l'opera di contenimento effettuata con le panne si è dimostrata efficace. Il petrolio che fuoriusciva dalle cisterne non dovrebbe provocare una emergenza ingovernabile».

DAL NOSTRO INVIATO FRANCO DI MARE

GENOVA. Genova guarda il mare con paura. Sotto una coltre di acqua gelida, a un miglio e mezzo dal porto e a sessanta metri di profondità, incastrata in un fondale di sabbia e fango, giace una cioppica bomba a tempo lunga trecentocinquanta metri e alta quaranta. È la carcassa della petroliera «Haven», ferita a morte dall'esplosione di due cisterne di greggio cinque giorni fa e affondata domenica mattina con il suo carico inquinante. Nel ventre della nave, trasformato in una «mousse» gelatinosa dalla bassa temperatura, centomila tonnellate di petrolio minacciano di morte l'intero Mediterraneo e tutte le sue coste. A una velocità difficilmente calcolabile, il greggio sta adesso «gocciolando» fuori da qualche crepa causata dall'esplosione. E i tecnici, gli esperti stranieri, i biologi delle società di disinquinamento che si affannano in uno specchio di mare di trecento chilometri quadrati «incrociano le dita» e

si augurano che le strutture della gigantesca nave non cedano all'improvviso. A 48 ore dal suo affondamento definitivo, dopo un'ultima esplosione e un raccapricciante scricchiolio di lamiera contorte, di certo vi è solo questo: la «Haven» sta perdendo lentamente ma in modo costante e inesorabile il suo carico. Quanto sta il greggio che si sta riversando in mare e che le correnti portano a galla anche una o due miglia lontano dal punto dell'affondamento, ancora non è del tutto chiaro. Non esistono dati certi, si va avanti per deduzioni e ipotesi, che possono essere smentite in ogni momento da una variabile non calcolata in precedenza. Ieri mattina, nella capitaneria di porto di Genova, c'era pessimismo. Le rilevazioni erano contraddittorie. Quelle effettuate in superficie dai tecnici, a bordo delle imbarcazioni che si trovano sul luogo del disastro, ipotizzavano l'esistenza di lievi perdite. Ma le rilevazioni effettuate da un aereo dell'Enea, attraverso termografie, riscontravano perdite ben più consistenti di greggio: dalle foto erano evidenti numerosi «spilli», cioè i getti d'uscita del petrolio. E il comunicato stampa emesso in mattinata dalla capitaneria di porto era un imbarazzante gioco di equilibrio tra queste due valutazioni, evidentemente in contrasto tra loro. Nel pomeriggio, invece, dopo una ispezione effettuata con un robot subacqueo «Rov» - dotato di una telecamera e comandato a distanza - e dopo l'immersione effettuata da due sommozzatori della «Dragon Sub» di Genova, negli uffici dell'ammiraglio Antonio Alati,

che coordina le operazioni, il pessimismo aveva lasciato spazio a un certo ottimismo. «L'ispezione allo scafo ci consente di guardare alla situazione con una maggiore serenità», diceva l'ammiraglio - la perdita riscontrata non sembra rilevante. Si tratta di una goccia al secondo e interessa proprio la zona della nave dove è avvenuta l'esplosione. Cioè quella parte dello scafo sottoposto allo stress maggiore, il che evidentemente ci lascia ben sperare». Ma il robot «Rov», in verità, ha potuto ispezionare per il momento solo il dieci per cento della superficie dei serbatoi della «Haven». E non è detto che in altri punti la nave non presenti crepe, da cui stanno fuoriuscendo quelle perdite registrate appunto dalla termografia aerea. «C'è un problema di cui sembrano essere in pochi a tenere conto», spiega infatti un tecnico dell'Eni - e cioè che il tremendo shock termico a cui è stata sottoposta l'intera struttura abbia compromesso la resistenza degli altri dodici serbatoi della petroliera. Quando la nave ardeva al largo di Arenzano, infatti, il nucleo centrale dell'incendio aveva raggiunto anche i mille gradi. La nave è andata a fondo quando ancora bruciava e i metalli sono passati brucemente da una temperatura intorno ai mille gradi a quella ambiente del Tirreno, le cui acque, in quel punto, non superano i sette gradi centigradi. «Vessun metallo, per quanto resistente, subisce un simile sbalzo termico senza che la sua struttura ne risenta», spiega il tecnico dell'Eni. A un miglio e mezzo marino al largo del porto di Genova, dunque, ver-

so la costiera di Ponente, sepolta sotto una colonna d'acqua di sessanta metri, la peggiore bomba ecologica marina mai innescata dalla mano dell'uomo compie così il suo lavoro sinistro: goccia a goccia, e il passare del tempo gioca a suo favore. Se qualcosa dovesse andar male, da quei fondali potrebbe nascere il peggior disastro marino della storia, superiore anche a quello causato in Alaska dalla petroliera della «Exxon», che versò in mare «solo» quarantamila tonnellate di petrolio. Nonostante i comprensibili tentativi di tranquillizzare l'opinione pubblica, il pericolo incombe non sfugge a nessuno. A Genova si sono precipitati tecnici di tutto il mondo, ma soprattutto specialisti della Cee, diretti dal professor Alessandro Batsich, presidente della commissione europea per la sicurezza nucleare e la protezione civile. Il comitato di crisi vigila la situazione di ora in ora, ma non esiste un piano preciso. Nessuno sa con certezza che cosa fare, e si va avanti per proposte, progetti e ipotesi. Il problema è evidente: se è vero che la nave sta perdendo il suo carico di greggio, fosse anche «goccia a goccia», come evitare che centomila tonnellate di petrolio si disperdano in mare? Molto onestamente, tutti ammettono che non esiste l'esperienza necessaria per proporre soluzioni rapide e certe. In tutti i disastri precedenti il petrolio non è stato recuperato. Le navi sono quasi sempre andate a fondo con il loro carico inquinante. Tranne in un caso. Nel 1980, al largo delle coste della Bretagna affondò una petroliera

più vischiosa e meno infiammabile del petrolio. Nelle stive della «Haven», invece, c'è del greggio iraniano black oil, col quale si produce Gpl e benzina super: un tipo di petrolio più raffinato che è però altamente infiammabile, quindi molto pericoloso da trattare. In Bretagna, inoltre, si trattava di recuperare ottomila tonnellate di greggio, mentre nel ventre della petroliera affondata al largo di Genova ce ne sono ben centomila. E infine i tempi. Per concludere la loro operazione di recupero, ai tecnici francesi occorre un anno. Quanto tempo ci vorrebbe per recuperare il petrolio della «Haven», dal momento che i tecnici italiani hanno annunciato che saranno necessari due mesi solo per completare il lavoro di ricognizione?

IL VERDE IL NERO GIOVANNA MELANDRI della segreteria nazionale Lega per l'ambiente

Il dubbio amletico «Si spacca o non si spacca»

Si spacca, non si spacca? E cosa fare adesso della petroliera Haven e del suo micidiale carico? Riusciranno i «Ragni» della Saipem a recuperare il greggio rimasto nella nave insabbiata (che probabilmente è ancora più del doppio di quello bruciato o sversato finora)? Questi ed altri interrogativi ci obbligano a sospendere un giudizio definitivo sulla gravità dell'incidente avvenuto alla petroliera Haven a Genova ma non possono farci perdere di vista le coordinate di fondo del problema. Che hanno nomi e cognomi precisi: petroliere fatiscenti che navigano indisturbate per i nostri mari, assenza di controlli e coordinamento internazionale, intensificazione del trasporto e della movimentazione del petrolio. Di fronte al collasso ecologico del Mediterraneo (dichiarato anche recentemente dall'Unep e dalla Banca mondiale uno degli ecosistemi più vulnerabili del pianeta) e alle soglie del 2000 non è ragionevolmente ammissibile che petroliere-mine vaganti solchino questo mare mitico. Petroliere vecchie, senza quel doppio scafo che riduce consistentemente il rischio collisione, irrispettose delle norme internazionali sul lavaggio delle cisterne e sulla separazione tra acque di zavorra e greggio. Ogni anno nel Mediterraneo circa 100 incidenti, che passano quasi del tutto inosservati quando avvengono lontano dalle coste, peggiorano inesorabilmente le condizioni di questo mare sotto stress. 250 petroliere lo attraversano annualmente trasportando più di 200.000.000 di tonnellate di greggio. Un traffico spaventoso che troppo poco viene controllato e regolato. E così che più di 600.000 tonnellate di petrolio finiscono ogni anno nel Mediterraneo - circa il 15% di tutto il petrolio che nel mondo fa questa fine. Gli incidenti e gli scarichi «a mare» delle petroliere contribuiscono a questo inquinamento per oltre la metà (circa 300.000 tonnellate annue). Causa un colpevole ma costume originie di «banditi» lavaggi di cisterne, rilasci delle acque di zavorra e inefficaci sistemi di sicurezza.

A Savona interventi improvvisati, spuntano anche gli speculatori

Sopralluogo del ministro-ombra all'ambiente Chicco Testa nelle zone più minacciate dal greggio della «Haven»: «Questo disastro e la tragedia di Livorno debbono servire da spunto per riconsiderare tutto su sicurezza dei porti e salvaguardia delle coste». Il Pds propone che si utilizzi una parte della polizza assicurativa della «Haven» (mille e duecento miliardi) per il risarcimento dei danni ecologici.

DALLA NOSTRA REDAZIONE ROSSELLA MICHENZI GENOVA. Sette più alla Capitaneria di Porto e alla Prefettura di Genova per come l'emergenza «Haven» è stata finora presa di petto e governata. Molto meno positivo il giudizio su come il problema è stato affrontato nel savonese. Ma la questione vera è che, al di là delle singole emergenze, la doppia tragedia del Tirreno - «Haven» a Genova, «Moby Prince» e «Agip Abruzzo» a Livorno - deve indurre ad una riconsiderazione generale e complessiva della

salvaguardia delle coste e della sicurezza dei porti. Si può sintetizzare così il punto fatto ieri mattina da Chicco Testa, ministro all'ambiente del governo-ombra del Pds, dopo un sopralluogo nelle zone della Liguria più minacciate dal crude-olio della superpetroliera cipriota affondata ad Arenzano. Dunque apprezzamento per la tempestività con cui Capitaneria e Prefettura di Genova hanno messo a disposizione delle amministrazioni locali informazioni, mezzi e

assistenza tecnica; mentre i comuni rivieraschi del savonese hanno lamentato vistose inefficienze, e si sono sentiti abbandonati a se stessi nel fronteggiare i rischi di gravissimo inquinamento costiero. Qualche esempio? «Panne» scaricate nottetempo, senza che venissero fornite le necessarie istruzioni sul loro utilizzo; oppure la calata a Celle Ligure di un drappello di nordafricani inviati da una cooperativa di Verona perché partecipassero alle operazioni di pulizia degli arenili, ma senza pale o altri strumenti, senza vestiario adatto, senza cibo, senza previsioni di alloggio, insomma senza niente, cosicché il loro arrivo si è aggiunto all'elenco dei problemi da risolvere; oppure ancora, in assenza di efficaci interventi pubblici, il ricorso obbligato dei Comuni ai servizi offerti da ditte private a prezzi - logicamente - da emergenza. «In realtà» - ha precisato tra gli al-

tri Donatella Ramello, assessore all'ambiente della Provincia di Savona - proprio sulla nostra riviera, dove la situazione è stata più grave da subito per gli spiaggiamenti di greggio come a Celle, abbiamo dovuto rimboccarci le maniche e cercare di improvvisare da soli supplendo con volontariato e buon senso alle carenze di un piano di protezione civile che in molte sue parti esiste solo sulla carta. Così, ad esempio, i pescatori si sono ingegnati ad agganciare le panne e a mantenerle in opera, con il buon risultato che ora da Varazze ad Albisola corre una barriera di 25 chilometri, lungo la quale 25 mille mangiapetrolino sono in grado di lavorare con discreta efficacia. Naturalmente però di danni ce ne sono stati lo stesso: dalle reti dei pescherecci s'incastrate, e perciò inutilizzabili, con conseguente coatto «fermo pesca», al grosso colpo inferto dal disastro

descende l'attualità dalla doppia emergenza di Genova e di Livorno; non si può cioè continuare a dimenticare che i porti vanno considerati aziende ad alto rischio a tutti gli effetti, e che lungo le nostre coste sono in agguato molte situazioni di inquinamento latente, sempre in bilico sulla soglia della pericolosità. Multedo, ad esempio? Certamente. Multedo, quartiere di Pegli che si identifica suo malgrado con il porto petrolifero; che condivide da anni con una micidiale santabarbara di depositi, impianti e petroliere in continuo via vai; che da altrettanti anni non si rassegna a una convivenza così precaria, e continua a lottare ostinatamente per non essere più un quartiere-polveriera. Anche perché il susseguirsi degli incidenti o dei disastri non permette alla gente di Multedo di adagiarsi tranquilla sul suo tessuto urbano così ibrido, con le case, le scuole, le strade frammentate da strutture industriali potenzialmente tanto pericolose. Basta pensare a questi ultimi dieci anni: nel luglio dell'81 l'esplosione della «Hakouyu Maru» colpita da un fulmine mentre effettuava operazioni di scarico di greggio; ora il disastro della «Haven», che potrà anche non essere direttamente connesso con il porto petrolifero di Multedo, ma tuttavia un legame causale non lo può nascondere: se il porto petrolifero non ci fosse, non ci sarebbe in rada quel grande parcheggio di petroliere in mezzo al quale la tank «Haven» ha preso fuoco ed è saltata in aria. Tra l'uno e l'altro evento, quattro anni fa, sempre per non dimenticare, lo scoppio del serbatoio della Carnagliani. Dunque Multedo problema aperto; problema da risolvere, così come è da riconsiderare, ripensare in termini di rispetto per la vita della gente e dell'ambiente, l'intera mappa degli approdi petroliferi italiani.



Un lavoratore controlla il petrolio raccolto in mare. In alto la chiazza oleosa che ha raggiunto una estensione di circa 300 chilometri quadrati