

Sos Tirreno



Dopo giorni di ritardo l'emergenza è scattata anche a terra. Un po' di sollievo per i Comuni, l'arrivo dei soldati. Operatori turistici preoccupati per la prossima stagione. Pescatori in crisi: nei mercati scarseggia il pesce fresco.

Il 26° fanteria difende la spiaggia

Da Arenzano a Savona, tanti lidi «incatramati»

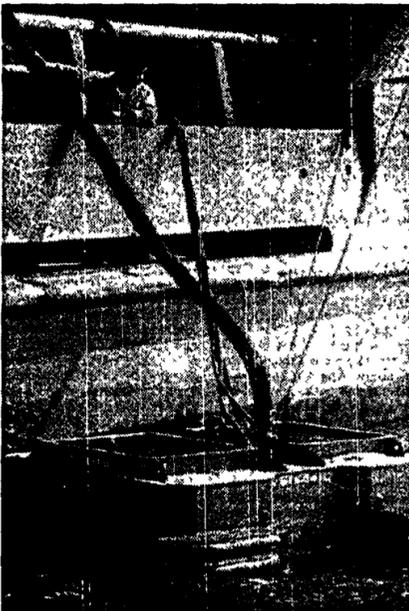
Viaggio lungo le coste più colpite dal disastro ecologico. Da Arenzano a Capo di Noli, passando per Varazze, Celle Ligure, Savona, Zinola: in alcuni tratti, le chiazze «scavalcano» le panne e si arenano sulla spiaggia. Dove trovano le pale dei militari: l'emergenza, con forti ritardi, è ora scattata e i sindaci sono meno soli. Gli operatori turistici cercano di mantenere la calma, ma la «stagione» rischia il fallimento.

DAL NOSTRO INVIATO FABRIZIO RONCONI

CAPO DI NOLI (Savona) Dalla statale Aurelia che, superata Arenzano, scende in tornanti verso Varazze, è possibile scorgere un po' del disastro panorama. L'acqua è ancora azzurra e trasparente, ma all'improvviso, e per larghi tratti, il mare diventa nero. È un nero molto lucido, il sole ci brilla sopra, e compatto. Questo rende le macchie facilmente avvistabili. Già, in spiaggia, due vecchi pescatori all'erta, ne hanno appena vista una avvicinarsi. È a meno di cento metri dalla riva. Nera, silenziosa, inarrestabile.

come se l'asfaltasse. I soldati del 26° Battaglione «Bergamo» la osservano brandendo grosse pale e, al via del loro tenente, cominciano a colpire tutti insieme. È un lavoro lento e faticoso, e ci vuole una buona parte della mattina perché venga concluso. A mezzogiorno, però, quindici bidoni sono colmi di greggio e una piccola fetta di spiaggia ligure è salva.

Si bevono una Coca-cola, i militari, ma subito devono ricominciare a spalare. Molte chiazze, infatti, riescono a superare l'ostacolo delle «panne». Questi cordoni di gomma galleggianti, gettati in acqua lungo chilometri di costa, sono una buona idea, ma non bastano purtroppo a contenere una simile calamità. È sufficiente che il mare



s'increspi perché il greggio inonda, ricopra e superi i pochi centimetri di spessore del budello di gomma.

Finora il mare ha deciso di soffrire in silenzio, senza ondate, e questo ha aiutato molto. Quarantadue gabbiani, poi, ci hanno guadagnato la vita. Erano prigionieri di una chiazza. L'hanno visti con un canocchiale da un albergo di Cogoleto. Le ali come incollate al petto, le piccole zampe affondate. Sembravano corvi.

Nella macchia, devono esserci finiti all'alba, quando fa ancora freddo e il greggio tende a solidificarsi. Li tirano fuori, accudendoli con mille precauzioni, due pescatori di Invea, che trasformano il loro gozzo in un'ambulanza. Ci sono molti pescatori che partecipano alle operazioni di depurazione: «Questo mare è soprattutto il nostro». Sono quelli che stanno pagando di più. C'è un'ordinanza della Capitaneria: vietata la pesca. Da Varazze e fino a Capo Noli. E a tempo indeterminato. Le ultime reti tirate su, nella notte tra giovedì e venerdì, dicono che fossero piene di pesci morti. E quelli che non erano morti, erano imbrattati di greggio. «Tutti possiamo

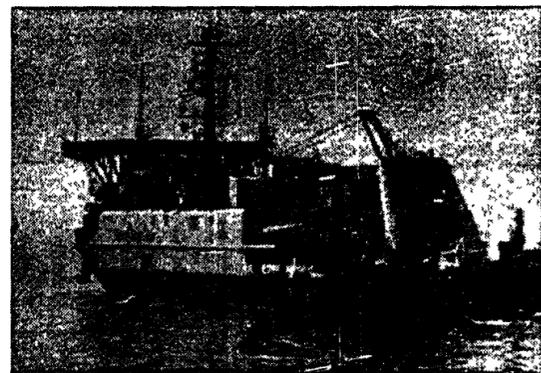
vedere cosa sta succedendo in superficie, ma nessuno può sapere cosa succede sotto», è il terribile sospetto di Franco Tarini, un pescatore di Albisola Marina. Il pesce è scomparso dai menù dei ristoranti che cucinavano solo pesce fresco. Acciughe, sarde, seppie, calamari, merluzzi: non si trova più niente sui banchi dei mercati. Sono segnali precisi anche per una crisi dell'attività turistica. Gli alberghi devono annullare molte prenotazioni. All'agenzia «Geocass» di Varazze, un'agenzia che affitta appartamenti, molto famosa da queste parti, dicono che «se continua così, la prossima stagione estiva sarà un fallimento». E in questo tratto di costa, da Arenzano e giù, fino ad Alassio, non c'è una sola famiglia che non abbia almeno un bar, una pizzeria, un negozio di articoli da spiaggia. E infatti, non c'è un solo chilometro di lungomare dove non si incontrino gente del posto, persone che scrutano l'orizzonte e poi la spiaggia. Percorrendo la via Aurelia, si capisce quanto questo sia un disastro in diretta, e la televisione non c'entra.

Dopo Varazze e Celle, superata anche Savona e il suo porto, ci sono lunghi chilometri di speranza, mare pulito, spiagge bianche, qualche ragazza che prende il sole. Ma poi, verso Zinola, dietro una curva, buttando lo sguardo a mare, ecco, c'è un'altra chiazza. E altre, più piccole, ce ne sono intorno. Davvero molto difficile credere che tutto questo greggio alla deriva possa essere in qualche modo controllato, bloccato, succhiato. In certi momenti, l'intenso traffico di motovedette e lance, di gommoni e incrociatori, di chiatte e gozzi che affollano il mare fino alla linea dell'orizzonte, sembra un serio inutile e strugente. È struggente, per la verità, anche la stessa piattezza del mare, che sembra quasi aver deciso di sopportare tutto senza fare rumore, senza onde, mentre le macchie coprono la sua superficie come una temibile tigna.

Eppure, almeno in superficie, la situazione è gravissima, ma non ancora compromessa. È disperata, ma di non impossibile risoluzione. Certo, bisogna che almeno un'altra trentina di chilometri di «panne» possano venir gettati in acqua per una doppia, più efficiente protezione della

costa. E nel frattempo, bisogna sperare che non si scatenino correnti troppo forti. Ma una cosa è chiara: da Arenzano a qui, a Capo Noli, la costa è ancora abbastanza intatta. Il pericolo, il greggio, al di là delle «panne», è perfettamente visibile, e questo, per chi deve aspirarlo, è un vantaggio. E anche a riva, la situazione è migliorata. Naturalmente, un'emergenza scattata non è assolutamente un'emergenza risolta. Ma, insomma, domenica mattina, su alcune spiagge, c'erano ancora bagnini disperati e patetici che scavavano buche illudendosi di poterci intrappolare il greggio. C'era chi aspettava le chiazze impugnano pompe per schizzare pericolosi solventi che avrebbero avvelenato il mare per sempre. C'erano sindaci in lacrime che, seduti nei loro uffici, non potevano fare altro che invere contro lo Stato e contro i soccorsi che non arrivavano.

Ora, i sindaci sembrano meno soli, meno abbandonati a se stessi. L'esercito è arrivato. La gente mantiene la calma. Come in tutte le disgrazie ecologiche, bisogna sperare. Ma sperare, stavolta, ha forse un senso.



La nave «Moby Prince», specializzata nel recupero del petrolio. Sotto un mezzo impegnato nelle operazioni di bonifica.

Isola d'Elba Telefonate minatorie ai giornalisti

PORTOFERRAIO. Dopo il tragico incidente della Moby Prince l'aria dell'Isola d'Elba, che ospita la principale sede della società armatrice Navarma, si fa, giorno dopo giorno, sempre più avvelenata. In mattinata, a bordo della Moby blu, un altro vascello della società armatrice, un gruppo di lavoratori ha tenuto una improvvisata conferenza stampa in cui si è denunciata una presunta persecuzione nei loro confronti. Siamo operatori, e siamo stanchi di essere ritenuti colpevoli di tutte le tragedie. Hanno accusato i nostri di avere pregiudizi nei loro riguardi, di ritenersi capaci solo di guidare paranze e non nave.

Nel pomeriggio nei bar del porto è stato affisso un manifesto firmato da duecento dipendenti (si legge nel testo) della società armatrice. Nel documento, accanto ad espressioni di piena fiducia alla Navarma, ci sono pesanti attacchi al giornale «Il Tirreno», ai Pds ed ai sindacati, al corrispondente dell'Unità Sergio Rossi e a Lorenzo Marchetti, consigliere del Pds della Provincia di Livorno. Tutti rei, secondo il manifesto, di gettare fango sui marittimi e sull'azienda. Il tono generale, falsamente querulo, rivela chiare volontà intimidatorie. Inoltre per tutta la giornata si sono susseguite telefonate minatorie e minacce vanamente espresse nei confronti dei giornalisti che si sono occupati della tragedia del porto di Livorno.

Perché prendersela col Pds, con il consigliere provinciale Marchetti, con il corrispondente dell'Unità Rossi, che in nessun caso, al pari dei sindacati e del Tirreno, si sono schierati contro i lavoratori? Semplice: il Pds ha attivato una linea verde che permette a tutti e magari anche agli stessi firmatari di raccontare cosa accade a bordo delle navi della Navarma. Lorenzo Marchetti ha denunciato fatti precisi e documentati che testimoniano la lunga storia di incidenti della Navarma, e l'Unità, fin dal primo giorno, ha cercato di capire la dinamica che ha portato alla tragedia della Moby Prince.

Amendola chiede a Ruffolo di bloccare i beni delle società che hanno provocato la catastrofe

«Applichiamo la legge: chi inquina paga»

MIRELLA ACCONCIANESSA

ROMA. «Se il tempo regge». Anche il pretore ed eurodeputato Gianfranco Amendola, come tutti in queste ore, spera che i venti siano propizi e sia data la possibilità di ripulire ancora un po' il mare. «Comunque è certo che non ci si è mossi con tempestività anche se ora si lavora di gran lena. Per via della crisi di governo e del giuramento dei ministri ci sono state 3 ore e mezzo di vuoto totale, in un momento in cui ogni minuto era prezioso. I verdi europei hanno presentato precise richieste al ministro dell'Ambiente e della Marina Mercantile. Che cosa vogliono?»

A Ruffolo abbiamo chiesto una misura preventiva, cioè un atto immediato per garantire, con l'acquisizione di adeguate garanzie patrimoniali, che le società civilmente responsabili

per gli enormi danni provocati a Genova e a Livorno non si sottraggano all'obbligo di risarcimento previsto dall'articolo 18 della legge 349 del 1986 con la quale si istituiva il ministero dell'Ambiente - risponde Amendola. Anche se nessuno potrà mai, purtroppo, rimediare all'accaduto, è ora che qualcuno cominci a pagare per i danni all'ambiente.

A Facchiano, neo ministro della Marina Mercantile, Amendola chiede un' immediata convocazione, in seduta pubblica, della Consulta per la difesa del mare, organo dello stesso ministero. «Sono dieci anni che la Consulta ha chiesto, maggiori controlli e che le petroliere seguano rotte obbligate scelte in modo da evitare il maggior numero di pericoli possibili. È ora di tirare fuori dal cassetto le proposte di prevenzione formulate sia in sede

Cee che in sede italiana». Amendola è preoccupato. «Tra meno di venti giorni decade la convenzione che lo Stato ha fatto con la Castalia, e non ci sono gli stanziamenti per un'altra convenzione, o con la stessa società o con altri, mentre il Presidente Cossiga si rifiuta di firmare la legge per il potenziamento del corpo delle Capitanerie per assenza di copertura finanziaria».

Molto polemico è Amendola con il ritardo nell'invio a Genova di tutti i mezzi antinquinamento dello Stato e della Castalia, che costa fior di miliardi ai cittadini. «Basti pensare che solo martedì sera sono arrivate in Liguria le panne antimucillagini della Regione Emilia Romagna».

Insegnerà qualcosa davvero questa catastrofe ecologica? Si muoverà finalmente un'azione in difesa dell'ambiente? Perì Ripa di Meana, commissario

europo all'ambiente, ha fatto alcune importanti proposte, in questa direzione, nel corso del convegno della Fondazione San Paolo, a Torino. La prima accoglie in pieno l'ambiente durante la guerra del Golfo: rivedere la Convenzione di Ginevra e inserire fra i crimini di guerra i danni volontariamente provocati all'ambiente. Anche le altre due proposte, una tassa di 10 dollari al barile sul petrolio per finanziare un fondo europeo per l'ambiente e la creazione in seno all'Onu di un corpo speciale di «caschi verdi» - una specie di task force di pronto intervento ambientale - sono state accolte con favore dalla Lega ambiente. «Ci sembra ottima l'idea - dichiara l'associazione ecologista - il prezzo del greggio è talmente basso da rappresentare un obiettivo incentivo agli sprechi, proprio in un momento in cui il risparmio energetico

dovrebbe essere la priorità assoluta di qualsiasi politica che si voglia dire veramente in difesa dell'ambiente».

Ma la Lega non si limita agli atti formali. Da ieri un'equipe di tecnici della Ceri di Milano è al lavoro per effettuare analisi sulla concentrazione di idrocarburi, idrocarburi incombusti e aldeidi nell'aria e di idrocarburi nell'acqua di mare. La zona presa in esame copre tutto il litorale ligure da Savona a Genova. Dal risultato dipenderanno, nei prossimi giorni, le richieste di interventi per la difesa della salute dei cittadini, cominciando dai permessi di balneazione. Un'altra équipe di tecnici sta raggiungendo, in queste ore, anche Livorno. La Lega si dice preoccupata della sottovalutazione che si sta facendo del rischio ambientale legato al tragico incidente tra la Moby Prince e la superpetroliera. «Non è stato creato alcun comando unificato degli inter-

venti e, in assenza di informazioni ufficiali, voci di stampa riferiscono dell'intenzione di usare contro il greggio i solventi chimici, che aggiungerebbero danno a danno».

Al lavoro gli uomini della Lipu. «Sono più di cento i comorani e altri uccelli marini nmasi invischiati nel petrolio», ci telefonano da Livorno. «Per fortuna ad aiutarci sono arrivati tre esperti dalla Francia», i professori Aubert e Peres dell'Università di Nizza e il dottor Di Cristo che svolgono un'opera delicatissima di recupero e salvataggio della fauna marina ai tempi del disastro dell'Amoco Cadiz in Bretagna». La Lipu ci prega di ripubblicare il numero telefonico al quale può rivolgersi chiunque rimanga animali impetrolati e cioè 0521/233414. Per dare una mano alla Lipu il comune di Livorno ha messo a disposizione le voliere dell'ex zoo.

IL VERDE E IL NERO

MARIO DI CARLO della segreteria nazionale Lega per l'ambiente

L'Italia non ha un pronto intervento nel Mediterraneo

Sulla Gazzetta Ufficiale del 14-4-1991 è apparso il Dpr sulla dichiarazione dello stato d'emergenza nazionale per l'incidente verificatosi nella zona di Genova, causata dall'incendio della petroliera «Haven» di bandiera cipriota. Questo significa che il coordinamento delle iniziative d'intervento immediato e quelle del risanamento dell'area diventano di competenza del ministero della Protezione civile. Avremo nei prossimi giorni quindi la nomina di un commissario al risanamento dell'area interessata allo sversamento del petrolio e la predisposizione di un piano finanziario d'intervento. Già ora si inizia a discutere sul tipo di interventi da attuare, i costi di questi, i finanziamenti che saranno disponibili, chi beneficerà di questi e chi li erogherà e le modalità di erogazione. Intorno al teatro principale delle operazioni iniziano ad aggirarsi i primi piazzisti di strumenti d'intervento, spesso accreditati di proprietà miracolose, dimostrabili però con molta difficoltà.

Ma cosa si è speso quando accadde il disastro dell'«Exxon Valdez» in Alaska nel Golfo del Principe Guglielmo il 24 marzo del 1989? Alla fine degli interventi ammonta a circa due miliardi di dollari la cifra complessivamente spesa: di questi più di un miliardo di dollari sono stati pagati dalla Exxon, come rimborso parziale del danno causato, mentre il rimanente probabilmente è stato a carico degli Stati Uniti. Di questi due miliardi di dollari circa 10-20 milioni sono stati spesi per gli interventi di dispersione chimica del petrolio con i solventi. Ebbene questi soldi non solo sono stati spesi inutilmente, ma sembra che addirittura il danno pagato dalla Exxon sia stato considerato di maggiore entità perché a quello dello sversamento del petrolio si è sommato quello degli effetti ambientali dovuti all'uso dei solventi chimici. Ma riprendendo ancora quella esperienza, è interessante notare come le società petrolifere americane, in conseguenza a quell'incidente, hanno creato una squadra di pronto intervento per fronteggiare questi casi, e la hanno dotata di un fondo di ben un miliardo di dollari, oltre a prevedere una percentuale di accantonamento da destinare a questo scopo, per ogni quantità di petrolio movimentato.

Joe Nichols che è il direttore dell'International Tanker Owners Pollution Federation, cioè di questa task-force creata dopo l'incidente, ha affermato che i solventi sono utilizzati solo nel caso di un incidente che avviene in alto mare e che se fossero utilizzati nel caso di Genova ci sarebbero concrete possibilità di ripetere l'errore già fatto in Alaska. Queste parole scalfano e denotano un tentativo di riciclo degli strumenti che così male hanno funzionato per le mucillagini. Tra l'altro i loro prezzi salgono in continuazione. Assistenti nei prossimi giorni a due linee di comportamento molto differenziati. Da una parte ci sarà chi tenderà ad aumentare i danni per aumentare i fondi disponibili per gli interventi e dall'altra parte ci sarà chi minimizzerà gli effetti per non compromettere la stagione turistica. Per concludere questo incidente ripropone la necessità di allestire dei luoghi attrezzati di pronto intervento nel bacino del Mediterraneo, vista anche la particolare sensibilità di questo ecosistema.

«Delle autorità non ci fidiamo» A Livorno nasce un comitato-verità

«Non vogliamo che la tragedia del Moby Prince diventi un altro dei tanti misteri italiani o che si ripeta una seconda Ustica». Paola Cossu, che ha perso nove parenti nell'incendio della nave, ha promosso un «comitato per la verità», che sta lavorando per costituire un collegio internazionale di legali esperti di disastri in mare. «Devono dirci chi è responsabile di tutti questi lutti».

DAL NOSTRO INVIATO PIERO BENASSAI

LIVORNO. Pino Cossu e Claudia Saccaro sabato scorso dovevano sposarsi. A Bonarredo, un piccolo paese in provincia di Oristano, era già pronta la festa di matrimonio. Un grande banchetto con tutti i familiari, come la tradizione sarda impone. Poi l'immensa tragedia. Claudia, veneta, insieme ad otto suoi parenti, era sul traghetto «maledetto». Sono morti tutti tra le fiamme. È impossibile dimenticare. Vogliamo sapere chi sono i responsabili di questa tragedia. Il «Moby Prince» non deve diventare uno dei tanti misteri italiani. Non vogliamo che si ripeta quello che è avvenuto per la strage di Ustica. Paola Cossu, sorella di Pino, è determinata. Nelle lunghe ore di angoscia, trascorse nella stazione marittima del porto di Livorno, si è fatta promotrice di un «comita-

to per la verità». Altre dieci famiglie si sono già unite a lei. Ed ora, nella sua casa in Sardegna, attende nuove adesioni. «Non possiamo fidarci delle dichiarazioni ufficiali fomite finora - afferma - e di questa magistratura. Siamo lavorando per costituire un collegio internazionale di legali esperti di diritto marittimo e per costituirci parte civile. Abbiamo già contattato alcuni avvocati francesi ed inglesi esperti in disastri in mare. Nomineremo nostri periti per verificare cosa sia realmente accaduto quella notte sul traghetto e come siano stati organizzati i soccorsi. Troppo domande rimangono ancora senza una risposta credibile. Non vogliamo che l'indagine si risolva in tempi brevi, magari attribuendo tutte le colpe alla fatalità. Vogliamo i responsabili. Non si tratta di sol-

estilità». E un'amara considerazione. «Per gli italiani forse era più importante la partita di calcio in televisione».

Nelle parole di Paola Cossu c'è un'estrema tristezza, non rassegnazione. «La mia famiglia - continua - ha perso nove persone care in mezzo al fuoco di quella nave e vogliamo sapere perché. Non ci fermeremo di fronte a niente. Se necessario, andremo a chiedere giustizia al presidente della Repubblica. Non ci hanno aiutato neppure a raggiungere il luogo del disastro ed i nostri parenti in Veneto. Se abbiamo voluto farlo, abbiamo dovuto pagare di tasca nostra i biglietti d'aereo. L'Ati e l'Alitalia non prevedono sconti, a differenza di quanto accade in altri paesi del mondo, per casi del genere».

Altri familiari delle vittime del «Moby Prince» si sono già rivolti ad alcuni legali chiedendo di nominare periti di parte che affianchino la commissione di tecnici nominata dalla procura della Repubblica di Livorno. Intanto il telefono della famiglia Cossu, intestato al padre Lorenzo, continua a squillare. Alle dieci famiglie che hanno dato vita al «comitato per la verità» sulla tragedia del traghetto della Navarma, si aggiungono altri nominativi.

Petroliere-sciacallo lavano le cisterne in mare

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE PAOLO MALVENTI

LIVORNO. Brucia ancora la petroliera «Agip Abruzzi» mentre i vigili del fuoco tentano di spegnere i fuochi all'interno della sala macchine. «Il rischio di un'esplosione c'è ancora ma la situazione è a bordo della nave è notevolmente migliorata». L'ispettore regionale dei vigili del fuoco, Mauro Marchini, è soddisfatto del lavoro che da mercoledì scorso va avanti con l'impiego di numerosi mezzi e uomini. Il fuoco a bordo della «Agip Abruzzi» sta consumando le 800 tonnellate di greggio che si sono riversate nella sala macchine subito dopo la collisione con il traghetto «Moby Prince». La sala è un ambiente di mille metri quadrati per venticinque metri di altezza, ricca di anfratti e di zone difficili da raggiungere, angoli dove il fuoco ristagna.

I vigili stanno intervenendo con diversi sistemi di aggressione: cercano di raffreddare la carcassa metallica con sistemi di soffocamento del fuoco. Sulla superficie del petrolio viene riversato uno strato di schiuma capace di fare da detergente al fuoco. Intanto la situazione più delicata resta quella della

tanca numero 6 mentre la temperatura della petroliera continua ad essere elevata e non si riesce a farla scendere neppure di un grado. «Stanno intervenendo dall'alto - ha detto Mauro Marchini - attraverso il grande locale macchine». Per il momento l'ispettore regionale dei vigili del fuoco esclude che possano esservi rischi di sfondamento della petroliera che continua, comunque, ad essere una bomba ecologica innescata a poche miglia dalla costa toscana.

«Se il contenuto della petroliera fosse stato già raffinato, se si fosse trattato di benzina - ha detto Marchini - tutto sarebbe oggi sotto controllo, ma la densità del liquido combustibile rende estremamente difficili le operazioni di spegnimento». La Capitaneria di Porto di Livorno ha escluso che siano stati mai utilizzati solventi chimici per cercare di ridurre le dimensioni delle due macchie oleose che si sono formate dopo la collisione. Per quanto riguarda quella scoperta nei pressi delle secche della Meloria la situazione è definita «sotto controllo» mentre è stata aggredita e ridotta quella che ha superato ormai il li-

sola di Gorgona e che punta a nord verso la Versilia. Per quest'ultima il comandante della capitaneria di porto ha un sospetto che tiene all'erta tutti i mezzi di controllo: «Ci potrebbero essere - ha detto Sergio Albanese - dei fenomeni di sciaccaggio. Cioè alcuni comandanti di petroliere potrebbero approfittare della presenza della macchia di greggio sulla superficie del mare per lavare le loro tanche in navigazione, facendo così confluire il petrolio all'interno della chiazza oleosa».

Per quanto riguarda le polemiche sollevate nei giorni scorsi circa la posizione più o meno regolare assunta dalla petroliera alla fonda, c'è da registrare l'intervento del comandante dell'Agip Abruzzi, Michele Superina, il quale ha dichiarato che la sua nave si trovava alla fonda nella posizione esatta segnalata dalla Capitaneria di porto. La giustezza di questa posizione sarebbe confermata dai rilevamenti effettuati con l'ausilio dei satelliti e dalle rilevazioni ottiche effettuate da bordo. Nelle prossime ore un sommozzatore scenderà in mare per verificare se l'ancora della Agip Abruzzi ha arato sul fondo oppure no.