

Luciano Cadoni - Mouse sulla nota per notizie sull'autore.



Porto Torres: petroliera in fiamme

**Intervento di soccorso
per l'esplosione e l'incendio
della petroliera
"Panam Serena"**

1° gennaio 2004: un'esplosione seguita da incendio si sviluppa sulla M/T cisterna Panam Serena, battente bandiera delle Bahamas, che stava ultimando le operazioni di scarico di benzine leggere presso la piattaforma "B", attracco n.18, del pontile Syndial di Porto Torres.

Dai documenti di carico della petroliera risultava presente solo benzene ma la società Syndial ha precisato che il carico era misto e che il benzene era stato interamente scaricato in precedenza. Nelle cisterne della nave risultava un quantitativo di



Porto Torres: petroliera in fiamme



circa 200 ton di benzine leggere. Dei quattordici membri dell'equipaggio, 12 riuscivano a porsi in salvo mentre 2 marinai risultavano dispersi.

L'esplosione ha causato la devastazione del ponte di coperta della nave, determinando inoltre una forte inclinazione del natante sulla dritta. Risultano gravemente danneggiate le strutture del pontile, con tutte le tubazioni e gli impianti. In corrispondenza del punto di attracco. L'incendio seguito all'esplosione ha interessato il contenuto residuo della petroliera e l'hold-up della tubazione da 14" collegata alla manichetta di travaso, strappata violentemente dall'attacco alla nave a seguito dell'esplosione.

Allo stesso pontile era attraccata in quel preciso momento, all'ormeggio n.13, una petroliera dell'Agip (non ancora in fase di scarico) che è stata prontamente allontanata. Al molo ASI, 500 metri ad est, erano attraccati anche i traghetti Tirrenia e Grimaldi (della linea Porto Torres-Genova), fortunatamente senza passeggeri a bordo, che sono stati subito portati in rada. La capitaneria di porto ha disposto la chiusura del porto a qualsiasi attività di navigazione e commerciale.

E' stata immediata l'attuazione del piano di emergenza esterna predisposto dalla prefettura di Sassari che prevede la cinturazione della zona industriale, la chiusura e l'evacuazione di tutte le attività di servizio presenti all'interno dell'area portuale e l'intervento congiunto dei servizi di emergenza di stabilimento, dei vigili del fuoco e della capitaneria di porto. Il servizio "118" costituiva una postazione medica avanzata presso l'infermeria della Syndial e soccorreva i membri dell'equipaggio. Il comando VVF di Sassari faceva intervenire in sequenza il distaccamento di Porto Torres con le moto-barche a pompa, due squadre della sede centrale con auto pompe serbatoio e auto botte pompa, una squadra da Alghero su APS e due

**L'intervento congiunto
dei servizi di emergenza**

Porto Torres: petroliera in fiamme



squadre su AISP dal distaccamento aeroportuale di Alghero Fertilia. Anche il personale di Ozieri veniva spostato nella sede centrale.

I mezzi di intervento venivano disposti tenendo conto della intensità dell'incendio e della direzione del vento:

AISP, tipo Tucano, nel pontile dei liquidi a circa 40 m dall'incendio;

MBP VF 212 sulla parte sinistra del pontile;

MBP VF 1086 in vicinanza della prua della petroliera in fiamme;

ABP, carro autoprotettori sulla piattaforma A; erano inoltre in funzione i quattro monitori del pontile (uno fisso in quota e tre mobili a terra), attivati dalle squadre di emergenza dell'azienda, e tre rimorchiatori antincendio privati, fatti intervenire dalla capitaneria di porto.

Mobilizzazione di uomini e mezzi

Le operazioni hanno riguardato: l'attacco dell'incendio della petroliera con AISP e con MBP VF 1086

che riversavano sulla nave schiuma, il raffreddamento delle strutture interessate dalle fiamme (condotte del pontile e fasciame della petroliera) attraverso la MBP VF 212, i monitori fisso e mobili ed i rimorchiatori privati.

Dopo circa 5 ore di intervento, nel pomeriggio si riusciva ad avere il controllo delle fiamme, mentre rimanevano imponenti quelle sulla piattaforma, alimentate dall'hold-up della tubazione delle benzine leggere del pontile che, intercettata alla radice, presentava un contenuto stimato di circa 80 mc di prodotto.

Si continuava ad operare con lo stesso dispositivo antincendio concentrandosi principalmente sul raffreddamento del rack delle tubazioni ed evitando di spegnere le fiamme per scongiurare il pericolo di sviluppi incontrollati del fenomeno con possibili esplosioni.

A causa della perdita e dell'incendio sulla tubazione delle benzine leggere che si è protratto per tutta la notte, il giorno successivo si è stabilito di spazzare il prodotto dalla tubazione mediante immissione di acqua. Un'operazione, peraltro molto delicata per i rischi di incremento delle fiamme, che è stata fatta immettendo acqua,

Porto Torres: petroliera in fiamme

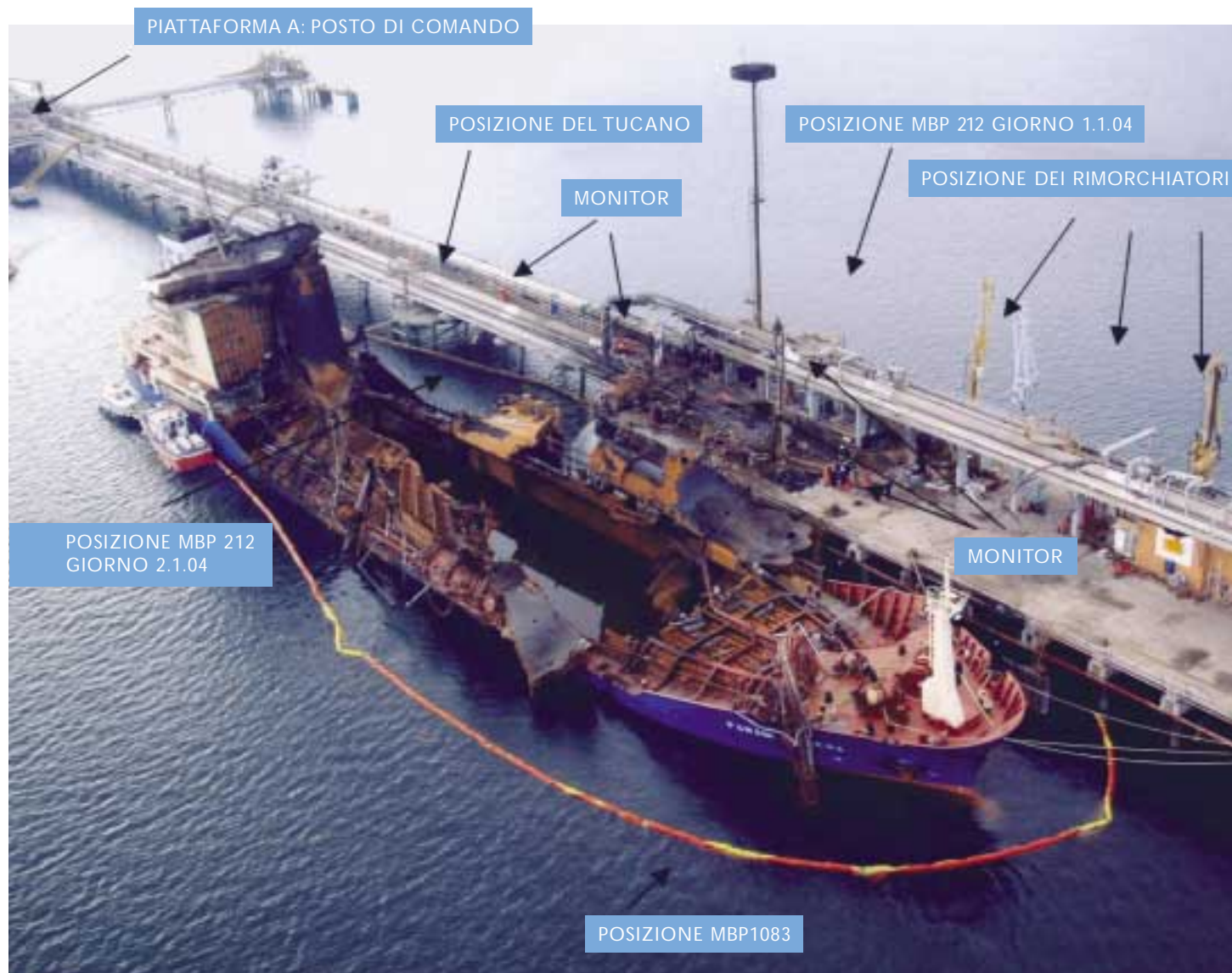
attraverso una manichetta flessibile da 70 mm, da un attacco posto a circa 350 m dall'incendio. L'acqua immessa aveva una portata di circa 300 l/min, portata che veniva controllata manualmente per non incrementare notevolmente l'incendio.

L'operazione ha avuto successo e nel pomeriggio del 2 gennaio l'incendio risultava quasi completamente spento.

Improvvisamente si è manifestata una violenta ripresa della fiamma, che soltanto successivamente si è potuto attribuire al cedimento della flangia di una tubazione vicina di Cloruro di Vinile (VCM) da 6" (detta linea alimenta un impianto della Società EVC, coinsediata nello stabilimento

Syndial). La combustione del VCM produceva, tra gli altri prodotti di combustione, anche HCl e costringeva gli operatori a lavorare su turni brevi con l'ausilio di autoprotettori. Il contenuto stimato della linea era di 14 mc ed, anche in questo caso, si è preferito far bruciare in modo controllato il prodotto, al fine di evitare il rilascio in atmosfera del VCM che, come noto, è estremamente tossico oltre che infiammabile e cancerogeno. Durante questa fase sono stati utilizzati i rivelatori di sostanze chimiche in dotazione al nucleo regionale NBCR.

Anche per il VCM in fase liquida è stato immediatamente predisposto un sistema di spazzamento



Porto Torres: petroliera in fiamme

del prodotto, con immissione controllata di azoto dalla radice del pontile. La distanza dal punto di rilascio era di circa 800 m. Il controllo di immissione è stato necessario in quanto una eccessiva vaporizzazione del VCM provocava il congelamento della tubazione con il rischio della sua rottura. La pressione di immissione dell'azoto ha variato da un minimo di 2 bar ad un massimo di 6 bar.

Le ultime fiamme sono state spente, per esaurimento del combustibile, intorno alle ore 10.00 del 4 gennaio, dopo circa 70 ore dall'inizio dell'emergenza.

I corpi dei due marinai dispersi sono stati ritrovati il primo nella sera del primo giorno mentre il secondo dopo quasi dieci giorni, entrasmbi in mare.

Per quanto attiene ai danni ambientati, il PMP della ALS 1 di Sassari non ha rilevato significative tracce di inquinanti nè nell'aria nè al suolo, mentre la capitaneria di porto non ha riscontrato quantitativi significativi di idrocarburi od altri inquinanti in mare, grazie anche alla scelta di far bruciare in modo controllato i prodotti interessati ai rilasci.

Scongiurati i danni all'ambiente

Il 5 gennaio l'emergenza poteva considerarsi terminata, avendo intercettato tutte le possibili fonti di rilascio e verificato l'assenza di danni macroscopici alle condotte. Poi è seguita una ricognizione attenta del pontile e della nave, alla presenza del magistrato inquirente e della polizia scientifica, per le ulteriori operazioni di messa in sicurezza del pontile e della nave. Sia la nave che la piattaforma B del pontile sono stati posti sotto sequestro giudiziario.

Nel corso degli accertamenti si è proceduto, tra l'altro, con personale dotato dei dispositivi di protezione individuale, ad ispezionare tutti gli ambienti accessibili e a rilevare tramite gli esplosimetri eventuali presenze di vapori infiammabili.

L'intervento delle squadre terrestri terminava intorno alle ore 17.00 del giorno 5, mentre MBP e nucleo SMZ hanno proseguito le ricerche del secondo disperso.

Il porto è stato riaperto al traffico, con esclusione ovviamente delle navi cisterna e delle gasiere, nella tarda serata del 5 gennaio.

La petroliera PANAM SERENA presentava le seguenti caratteristiche tecniche:

stazza lorda: 6.500 ton;

lunghezza: 118,37 m;

larghezza: 19 m;

n.14 cisterne (7 sulla parte destra e 7 sulla parte sinistra);

impianti di estinzione ad azoto per le linee di coperta;

impianto di estinzione a CO2 a servizio della sala macchina; certificato dell'American Bureau;

anno di costruzione 2003;

Pontile della Syndial presenta le seguenti caratteristiche tecniche:

lunghezza: 1300 m

condotte: n.42

sostanze presenti nelle condotte: solventi, acido solforico, fenolo, GPL, GAP, cumene, acrilonitrile, soda, marpol, etilene, gasolio auto, ABL, acetone, BDE, propilene, olio combustibile, VCM, benzene, benzina auto, benzina leggera (trazione C6), servizi (acqua antincendio, acqua demineralizzata, acqua grezza, azoto, vapore, acqua potabile, zavorra, aria)

Piattaforme di carico/scarico: n.4 (A, B, C ed E)

punti di attracco: n.8

Forze in campo il giorno 1 gennaio 2004:

Direttore regionale	1
Comandante provinciale	1
Funzionari tecnici	5
Capi reparto	5
Capi squadra	17
Vigili permanenti	22
Unità Totali	51

Mezzi Intervenuti

APS (Autopompa Serbatoio)	5
Motobarche pompa (serie 200 e 1000)	2
ABP (Autobotte pompa)	2
AISP (Auto Idro Schiuma Polvere)	
in dotazione al distaccamento aeroportuale di Alghero	2
AF/NBC (Autofurgone NBC)	1
AF/POL (Autofurgone polisoccorso)	1
AV (Autovettura)	4
Natanti leggeri	
in dotazione al nucleo sommozzatori	2
Elicottero	1

In totale hanno ruotato nelle 104 ore di intervento 240 unità.

Porto Torres:
petroliera in fiamme



Gilda Usai Cermelli

Quando il coordinamento è donna

Giovanni Seu

Il rapporto dei sardi con il mare è sempre stato controverso o meglio di vera e propria inimicizia. Quegli specchi azzurri che costituiscono il sogno dei turisti hanno rappresentato una minaccia per gli abitanti dell'isola: dal mare arrivavano solo conquistatori, pirati oppure uomini respinti dalla società. Quando il primo gennaio scorso la nave cisterna Panam Serena è esplosa nello scalo marittimo di Porto Torres è sembrato ritornare l'antico demone: il mare resta inaffidabile, inutile aspettare qualcosa di buono. In questa circostanza però è accaduto qualcosa di nuovo, un segnale di riscossa, quasi di rifiuto ad essere di nuovo vittime sacrificali della natura: la città, e con essa tutto il territorio, hanno reagito con determinazione e serietà, collaborando con le forze mobilitatesi per fare fronte alla catastrofe. Gilda Usai Cermelli, sindaco di Porto Torres, ha vissuto in prima fila le giornate drammatiche che si sono susseguite al brindisi di inizio anno. Così le ricorda per "obiettivo sicurezza".

Signora sindaco, qual'è stata la reazione della città all'esplosione della nave?

Porto Torres è rimasta frastornata. Io sono accorsa con l'auto della protezione civile: ero molto preoccupata, dal fragore del botto temevo che fosse accaduto qualcosa di più grave di ciò che si è realmente verificato. Anche la gente correva verso il porto impedendo così alle forze di polizia di intervenire con tempestività. Nel frattempo si costituiva il nucleo di protezione civile ed è stato allertato il volontariato locale affinché persuadesse i cittadini a rientrare nelle proprie case. Così è stato, grazie anche al fatto che tutti hanno capito che i venti prendevano la direzione del mare e non

della terra portando via i fumi dal centro abitato.

Come avete affrontato la situazione di emergenza?

Siamo stati presi di sprovvisa: nonostante disponessimo di un piano della protezione civile molto attento bisogna considerare che in 43 anni, ossia da quando esiste l'insediamento industriale, non era mai successo niente di simile. Detto questo ricordo che si è agito con un'estrema velocità: l'incidente è avvenuto alle 11,20 del mattino e alle 12, nella sala giunta del municipio cittadino, era già attivato il tavolo della protezione civile. Negli stessi istanti la capitaneria di porto ha fatto evacuare lo scalo dove c'erano, a soli 120-130 metri,

Porto Torres: petroliera in fiamme

le navi passeggeri e, ad una distanza di poco maggiore, l'Agip Petroli che scarica in mare combustibili infiammabili.

A causa dello spazio ridotto esiste nel porto una promiscuità per cui navi passeggeri commerciali si trovano a breve distanza tra loro: la pericolosità di questa situazione è facilmente immaginabile. Purtroppo questo scalo è stato per anni abbandonato e adesso si trova in un degrado senza precedenti: al momento ci sono progetti importanti di rilancio, sono previsti gli escavi per adeguare la banchina alle dimensioni delle navi. I soldi sono stati stanziati da qualche tempo ma, come ha denunciato il ministro Pisanu nella sua ultima visita in città, non sono ancora a disposizione.

Quali sono gli insegnamenti da trarre da questa vicenda?

Sono convinta di una cosa: ciò che è successo potrebbe ripetersi. Il porto è ad alto rischio, è impensabile che continui a vivere con questa commistione di traffici. Ho chiesto ai ministri Lunardi e Pisanu, cui do atto di essersi prodigati in modo particolare all'inizio del mio mandato (2001 ndr), di attivare i finanziamenti per le opere di grande respiro. Poiché non sono il tipo che si tira indietro di fronte alle responsabilità ho chiesto di gestire in termini di commissariamento questa emergenza. Non è possibile infatti che esista una burocrazia che limiti la progettualità, faccia rallentare i tempi per le gare d'appalto. Il territorio è di fronte ad un'emergenza sicurezza: ci vogliono misure speciali in momenti

speciali. Bisogna capire che lo sviluppo non solo di Porto Torres ma di tutta l'isola dipende dalla questione sicurezza: via mare arriva il combustibile che alimenta l'economia. Basti pensare che a causa dell'incidente il petrolchimico di Porto Torres ha sospeso l'attività con conseguenze negative che si ripercuotono sulle altre attività legate alla chimica oltreché sullo stesso centro industriale che conta 6000 addetti.

La sicurezza dunque come elemento essenziale dello sviluppo. Quale ruolo hanno avuto ed hanno i vigili del fuoco in questo situazione?

Un ruolo fondamentale. Coordinati a livello regionale dall'ingegner Mistretta e a livello provinciale dall'ingegner Cadoni hanno dimostrato una preparazione eccellente ed un grande senso di responsabilità in modo particolare rispetto alle interagenze che si sono inserite in queste situazioni. Il problema sicurezza infatti era di natura composita: non solo nei confronti delle persone ma anche dal punto di vista sanitario e ambientale. Sono stati attenti e flessibili al tempo stesso, rispettando le prerogative del sindaco. Il grande successo è stato nel riuscire ad evitare il blocco di altre attività: dopo due giorni i passeggeri potevano riprendere la nave senza problemi. Tutto questo è avvenuto grazie al contributo di vigili del fuoco, delle forze di polizia, dei volontari della protezione civile, della capitanerie di porto e del prefetto di Sassari Salvatore Gullotta.

Cos'è cambiato a Porto Torres dopo quei fatti?

Tanto, posso dire che ha cambiato la vita della città. C'è preoccupazione, la gente è spaventata, telefona di continuo in comune. E' poi diventata molto più forte l'esigenza di progettare l'evacuazione: ritengo che il piano studiato dalla protezione civile per questo scopo vada rivisto. La petrolchimica è quasi come una bomba pronta a scoppiare. Occorre perciò una più attenta analisi dei fenomeni per procedere ad una tutela maggiore dell'ambiente. Poi bisogna affrontare i problemi della città a tutti i livelli.