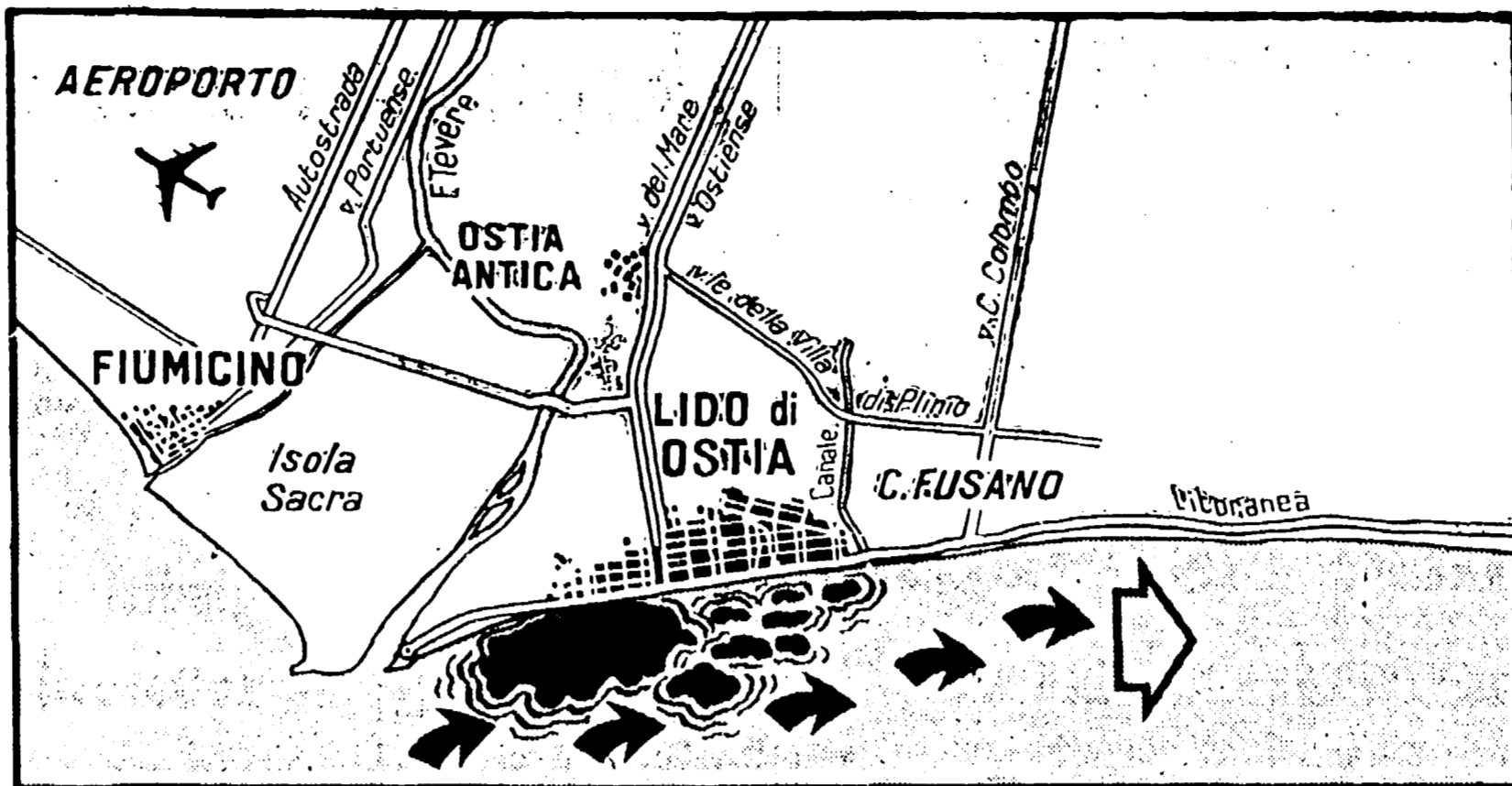


Tonnellate di petrolio sulle spiagge: bagni proibiti

DELL' «ONDA NERA» SE NE SONO ACCORTI DOPO DUE GIORNI

Inspiegabile silenzio della Capitaneria di Porto Oggi ricomincia lo spargimento di sostanze solventi - Ci vorrà qualche giorno prima che tutto si normalizzi - Chiazze di petrolio anche a Fregene



Una sommaria ricostruzione del percorso delle chiazze di nafta. Il vento di libeccio le ha spinte e le sta spingendo verso sud. Anche Castelporziano è minacciato?

Precise responsabilità

Petroliere e «mare in gabbia»: il Ministero lascia correre

Questa volta l'ondata di petrolio greggio è arrivata all'improvviso, nel giro di poche ore. Non si aspettava nessuno. Lunedì pomeriggio è venuto - qualcuno si era accorto, guardando col binocolo che l'acqua, al largo, stava cambiando colore, che qua e là le onde apparivano violacee, viste contro il sole che stava scendendo. «Trava vento di libeccio - ci ha raccontato il proprietario di uno stabilimento - e la nafta, perché eravamo ormai sicuri che fosse nafta, sembrava lontana. Ho pensato che il vento, la corrente, l'avrebbero portata al largo, oppure contro la costa, ma più lontano». Invece, alle 16,15, il vento è cambiato. Il pontone ha ceduto e si è fatto avanti lo sceriffo. Prima il vento tirava da sud-ovest, poi, d'improvviso, da sud. Lo sceriffo ha spinto la striscia di nafta verso la spiaggia, che davanti a Ostia - basta guardare una carta geografica - fa appunto una curva orientata verso ponente. La striscia si è addensata, è diventata macchia; poi si sarebbe saputo che si trattava di almeno mille tonnellate di petrolio greggio. Nella notte le onde hanno fatto il resto: e ieri mattina alle 5 Ostia era irriconoscibile, mentre piccole chiazze erano arrivate fino a Fregene.

«La prima cosa che coltiva arrivando al Lido, era la puzza. Un odore acre, che ricorda va ai romani quello della fiamma scomparse raffineria Purfina di Monteverde. E ancora della Fina, infatti, si trattava. Tutti, fin dal principio, pensavano che si trattasse della nafta persa in maggio dalla «Fina Norvege», l'ondata di spinta chissà come dalle correnti - dalle nostre parti. A nessuno è venuto in mente che la potente società petrolifera ne avesse invece combinata un'altra. Le autorità, da parte loro, tacevano. Il ministro della Marina mercantile non si era fatto ancora vedere, neppure in elicottero. La Capitaneria di porto aveva negato per ore. L'altra sera, che ci fosse un'altra perdita di nafta da qualche nave. Eppure già nella serata di lunedì il cattivo odore per quanto il petrolio fosse ancora lontano, era tanto forte da costringere i parcheggi bar del lungomare a chiudere prima del tempo.



Due aspetti dell'«onda nera». La spiaggia è quasi totalmente ricoperta da una spessa molla appiccicosa e maledorante



Un giovane di diciannove anni. Sono morte tre persone

È accertato, dunque, che la Fina Norvege non c'entra: la «onda nera» che copre le spiagge ed il mare di Ostia non è il prodotto di un eretto pressoché eccezionale e difficilmente ripetibile. Il mese scorso, infatti, quando è suonato il primo allarme per il litore romano, le cause dell'incidente appaiono assolutamente assolute: una nave in avaria che, al largo delle acque territoriali (e dopo essere stata giustamente respinta dalla Capitaneria di Porto) perde tonnellate di petrolio mentre effettua una operazione di scarico su un'altra petroliera. Sembrava dunque che, scampato alla sua peggio il pericolo, la vita balneare di Ostia e del litore circostante potesse riprendere con una certa tranquillità. Certo, anche allora, superate le giornate di maggior timore, le proteste e le indicazioni di pericolo non sono mancate. Lo Ente Provinciale Turismo, ad esempio (mentre l'Amministrazione comunale, come al solito, taceva) diramava un comunicato nel quale si metteva in risalto come «l'incidente aveva posto nuovamente in tutta evidenza i gravi pericoli che possono discendere da operazioni di carico e scarico di prodotti petroliferi quando siano effettuati entro aree di altissimo valore turistico-balneare». E il documento chiedeva con alcune precise richieste, fra cui l'invito alla Amministrazione comunale ed alle competenti autorità affinché non fossero rilasciate «ulteriori concessioni di impianti petroliferi legali al riferimento via mare, e di terminali, a Fiumicino», nonché l'invito a riesaminare «l'opportunità di spostare a nord, verso il porto commerciale di Civitavecchia, le concessioni già date per Fiumicino».

Tuttavia, la questione - sebbene l'Almare rimanesse ancora vivo - fu praticamente lasciata cadere. Oggi un riscontro si impone.

E infatti, l'incidente occorso alla petroliera norvegese Vandervel, attraccata all'isola galleggiante della Purfina, è un incidente che si può definire «normale». Spiegando in altro servizio come l'incidente si è svolto: un po' di libeccio, un manovrato che si è guastato, un controllo tardivo. E mille litri di nafta (secondo un calcolo assai prudente) sono in mare. Un episodio banale. Se non che il mare non è un mare qualsiasi: è il mare di Ostia e Fiumicino; il mare dei litore romano più anticamente attraccato. L'incidente di ieri potrebbe ripetersi ancora oggi, domani. E una grande industria turistica (quasi affetta, dal resto, da tanti guai) non può certamente vivere alla giornata; affidandosi al caso ed alla speranza.

È chiaro, a questo punto, che esistono precise responsabilità; e i responsabili sono facilmente identificabili. Sono quelle autorità (Amministrazione comunale e Ministero) che hanno concesso con tanta leggerezza l'autorizzazione alla Purfina di installare i suoi impianti nella zona di maggior turismo, senza preoccuparsi di consultare gli interessati, di studiare (ed era facile) le possibili conseguenze. E, del resto, come ha rilasciato e come rilascia il ministro della Marina Mercantile le varie concessioni degli arenili (demaniale, cioè di fatto)? Il «mare in gabbia» è la logica conseguenza, come tutti sanno, i criteri fin qui seguiti sono gli stessi: è l'interesse di pochi a dettar legge.

Sono queste responsabilità e questi responsabili che oggi sono chiamati in causa e che dovranno, con estrema urgenza, porre rimedio agli errori passati. Le concessioni vanno ristrette; gli impianti della Purfina vanno spostati. Subito. Il litore romano non può continuare a vivere sotto l'assurdo terrore dell'«onda nera».

«L'isola della Purfina» Cosa sia quest'«isola» artificiale e come funzioni lo spieghiamo a parte: il fatto certo, comunque, è che lunedì notte non tutto è andato secondo i piani prestabiliti, sulla preziosa isola della Fina, costruita nel bel mezzo di uno dei più affollati litorelli d'Italia come una sfida al buon senso e alla salute di tutti.

La «Vandervel» aveva ormeggiato, guidata dai piloti di Fiumicino, nella mattinata del 20. Le osservazioni di sceriffo andavano abbastanza tranquille: la difficile operazione di collegare la «manichetta» (un tubo di 10 metri di diametro) era stata portata a termine senza incidenti: le pompe lavoravano a pieno ritmo. Di notte il vento è fatto più forte: ora di forza 7, dicono i pescatori.

Una libeccia violenta. In simili condizioni al largo, non c'è ormeggio che tenga, ma per la Fina il tempo è denaro, e la petroliera non è stata disoraggiata, come avrebbe consigliato la prudenza. Così, tira e spinto dalle forze combinate del vento e del mare, il tubo si è spezzato. Forse ha ceduto un bullone, di quelli che formano una sezione all'altra, forse la «manichetta» si è squarciata. Non si sa.

Il «compiuto del reato» è stato precipitando fatto sparire da Fiumicino. Il grave - ed è su questo che le autorità dovrebbero far luce - è che nessuno si è accorto di niente e le pompe hanno continuato (per quanto tempo?) a scaricare in mare. Quanta gente controllava le operazioni di scarico? La Capitaneria di porto non lo sa. La manovra viene effettuata da personale di terra, portato sulla nave da un motorcino: ma quanti operavano alla Fina per il delicato incarico?

Di sicuro, nonostante i diminuiti usi dalle competenti (ma parola è stata usata più a sproposito) autorità è che la «piccola quantità» di greggio uscito dalla «manichetta» è stata dispersa nel canale di Castel Fusano, con frange che si sono spinte fino a Fregene. Mille tonnellate di greggio (ammesso che non siano di più) sono molte, e si vedono. Hanno bloccato la vita di Ostia ieri, e il mare sarà turbato anche oggi. Da Fiumicino, piuttosto che dalla motonave della Capitaneria, l'uso dei mirabolanti solventi sarà necessario anche l'intervento dei vigili del fuoco, di potenti ruspe per togliere la sabbia e nascondere quella impregnata di grasso. Un lavoro che, quanto a costi, è incommensurabile. Non lo sa dire nessuno.

Poi, però, saremo da capo: incidenti come quello di lunedì possono avvenire sempre. L'uso del litore artificiale della Fina, davanti a Fiumicino è un non senso, un pericolo permanente.

Quando hanno finito lo scarico di una petroliera - in forma alla piattaforma e alla boa c'è sempre un lago di petrolio. E lo stesso che ritorna verso le spiagge, o addirittura sulla spiaggia, o diluito in quasi invisibile, ma ancora irritante per i nostri occhi, un po' più al largo. Anche senza una libeccia, insomma, l'oleodotto della Fina sporca le acque nelle quali centinaia di migliaia di persone fanno il bagno.

«L'isola della Purfina» (segue) «L'isola della Purfina» è un'isola artificiale, costruita nel mezzo del mare. È un'isola che serve a ospitare le piattaforme petrolifere. È un'isola che serve a ospitare le piattaforme petrolifere. È un'isola che serve a ospitare le piattaforme petrolifere.

PERCHÈ L'INCIDENTE

Sulla «Vandervel» dormivano tutti

La forza del libeccio ha spezzato il «manicotto»: mille o duemila tonnellate di «greggio» in acqua - Nessuno se n'è accorto

Fino a qualche ora fa il petrolio era sparito a Fiumicino con le belle, ma inconfondibili, macchie scure che si vedono da lontano. Le autorità, però, non si sono accorte di niente. E ora il mare è ricoperto da una spessa molla appiccicosa e maledorante.

Tradito da una buca annega sotto gli occhi di tre amici

La disgrazia è avvenuta nel tratto di mare davanti a Cincinnati - Non sapeva nuotare

Un ragazzo di 19 anni è un negato, era mattina, sotto gli occhi di tre amici, mentre faceva un bagno nel tratto di mare antistante a Cincinnati. Il giovane, Roberto Incalza, non sapeva nuotare, era infatti soltanto per rinfacciarsi un po' di nuoto. Improvvisamente è sprolato dentro una buca e, non potendo più respirare, è annegato. Gli amici e alcuni bagnanti che avevano assistito alla scena si sono tuffati per aiutarlo e sono riusciti a portarlo fino a riva, tentando di salvarlo con la respirazione artificiale. Per il ragazzo, però, purtroppo, non c'era più nulla da fare.

Roberto Incalza viveva con i genitori e una sorella di 13 anni in un appartamento, in via Saguto 76. Aveva frequentato l'istituto di via Cincinnati e fra qualche giorno avrebbe dovuto sostenere gli esami per il diploma. Il ragazzo era un bravo ragazzo, di buona famiglia, con una buona reputazione. I suoi genitori sono di Cincinnati, un paesino di 100 anime, in provincia di Roma.

«Non sapeva nuotare», ha raccontato il padre, un suo compagno di scuola, Gianni C., che ha assistito impotente alla tragedia - infatti si è immerso a metà e ha cominciato a passare lungo la riva. Poi l'abbiamo visto annegare e scampare sotto acqua. Ci siamo tuffati, l'abbiamo rizzato, e non riuscivamo ad afferrarlo e lo portammo a riva».

I soccorsi non hanno tentato perché il ragazzo era già morto. Il ragazzo praticando la respirazione artificiale, non aveva più vita. La buca era sotto alla condotta sanatoria dove però il medico non ha potuto constatare la morte. La salma è stata comunque messa a disposizione dell'Autorità Giudiziaria e nei prossimi giorni sarà eseguita l'autopsia.



Roberto Incalza

Un giovane di diciannove anni

Sono morte tre persone

La forte velocità è stata la causa dell'incidente a Torre Nova

La forte velocità sembra essere stata la causa del mortale incidente avvenuto lunedì notte in via Torrenova, all'incrocio con la via Pretesto, in cui hanno perso la vita tre persone e tre sono rimaste ferite. La polizia della strada ha ricostruito ieri l'incidente: una 1100, condotta dal proprietario Lidio Coccia, di 45 anni e sulla quale viaggiavano il figlio Mario di 11 anni, Salvatore, di 10 anni, Pasquale Brattaposta, di 55 anni, Mauro Delfini, di 11 anni, Renato Fontanesi, di 39 anni, mentre percorrevano via Torrenova, all'incrocio con la via Pretesto, è sbucata a causa della velocità elevata, ha urtato con

l'angolo della spalletta di un ponte ed è precipitata lungo una scarpata per cinque metri circa. Lidio e Mario Coccia e il Brattaposta sono morti all'ospedale poco dopo il loro ricovero; le condizioni degli altri tre sono stazionarie.

Giugno Rinascita

DISCOTECA - Via delle Botteghe Oscure, 3

DISCHI IN REGALO

A TUTTI I CLIENTI, PER OGNI DISCO ACQUISTATO, VERRANNO OFFERTI IN OMAGGIO DISCHI DI MUSICA CLASSICA, CANTI POPOLARI, FOLKLORE E MUSICA LEGGERA, non in vendita presso altre discoteche.

SOLO DAL 1° AL 30 GIUGNO!

«L'isola della Purfina» (segue) «L'isola della Purfina» è un'isola artificiale, costruita nel mezzo del mare. È un'isola che serve a ospitare le piattaforme petrolifere. È un'isola che serve a ospitare le piattaforme petrolifere.

«L'isola della Purfina» (segue) «L'isola della Purfina» è un'isola artificiale, costruita nel mezzo del mare. È un'isola che serve a ospitare le piattaforme petrolifere. È un'isola che serve a ospitare le piattaforme petrolifere.