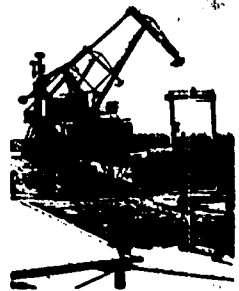


Porto a rischio



A Civitavecchia sette milioni di tonnellate di petrolio transitano e sostano ogni anno. Saliranno a 10 milioni. Ogni giorno 8 navi-cisterna incrociano i traghetti passeggeri. Per le emergenze solo 12 uomini e 4 piccoli mezzi

Lungomare a orologeria

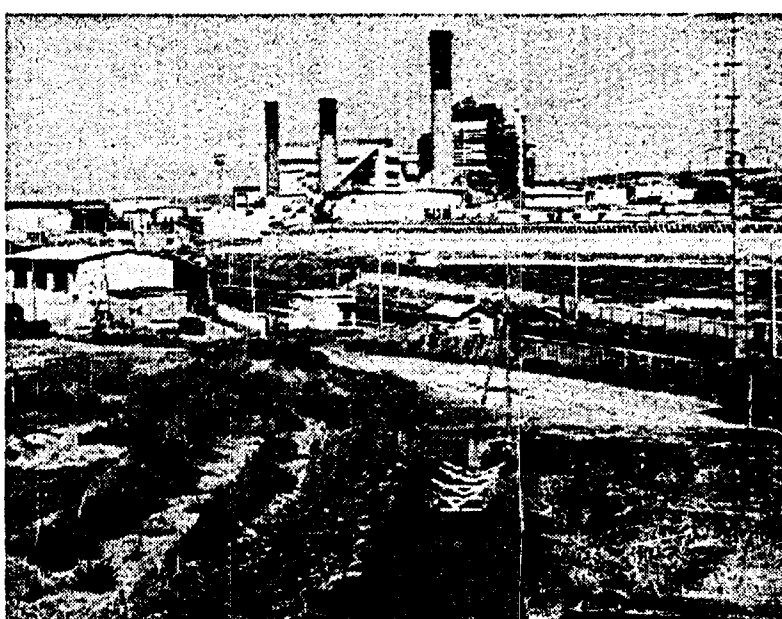
Una bomba ad orologeria nell'abitato di Civitavecchia. In un fazzoletto di costa 5 depositi da 550mila metri cubi, 3 centrali Enel da 4.250 megawatt. Una marea di petrolio da 7 milioni di tonnellate che, con la nuova centrale di Montalto, arriverà presto a 10 milioni. Ogni giorno fino a 8 petroliere incrociano i traghetti per la Sardegna (2 milioni di passeggeri). Solo 12 uomini e 4 piccoli mezzi per l'emergenza.

donne del Comitato per la chiusura di Fiumaretta, ma una semplice riflessione. Il cimilero, infatti, separa la centrale dai depositi costieri. È rimasto da solo. In pochi anni sono state cancellate le spiagge di Caravani, la Buca di Nerone, la Mattonara. Al loro posto cemento e petrolio: tre depositi lungo la costa, due al di là della ferrovia. Quattro sono dell'imprenditore marchigiano

quanta metri di panne per intervenire solo all'interno del porto - denuncia il verde Athos De Luca - Agip ed Enel spendono solo 800 milioni l'anno. Chi potrebbe intervenire se ci fosse un incidente e largo o nella rada? I battelli "Ecol" si trovano a Fiumicino, la costa a nord di Roma, fino alla Toscana, non ha sistemi di pronto intervento. Eppure

10 milioni di tonnellate di greggio ogni anno passano per il litorale laziale, da Civitavecchia e Fiumicino. Dieci milioni di tonnellate di petrolio destinate ad aumentare. L'Enel sta per iniziare i lavori dell'oleodotto che collegherà il porto di Civitavecchia al polo energetico di Montalto attraverso l'impianto di Torre Valdaliga Nord. Tre

milioni duecentomila tonnellate di idrocarburi in più ogni anno in arrivo per uno scalo già inadeguato, con le petroliere a stretto contatto con i traghetti, i depositi costieri, le abitazioni. Intanto il progetto per il nuovo porto, che prevede lo spostamento a nord del terminale petrolifero, non è ancora passato alla fase esecutiva.



Immagini del porto di Civitavecchia e della centrale Enel, esplosa l'anno scorso, a ridosso delle case

SILVIO BERANGELI

Cinque, sette, otto petroliere attendono ogni giorno il turno per scaricare il greggio nell'unico molo petrolifero, si danno continuamente il cambio a poche decine di metri dal lungomare. Dalla stretta bocca del porto non si interrompe mai il ritmo forsennato di entrate e uscite dei traghetti per la Sardegna e delle navi da crociera: prendono il largo ad un passo dalle tre centrali dell'Enel, dai cinque depositi costieri. Sette milioni di tonnellate di idrocarburi, due milioni di passeggeri l'anno; tre centrali che producono 4250 megawatt: tutto in un fazzoletto di costa. Una bomba ad orologeria a tre-quattrocento metri dal centro di Civitavecchia, da piazza Vittorio Emanuele, da corso Marconi. Un ordigno disinnescato per anni dall'esperienza e dalla fortuna. L'allarme per Civitavecchia è scattato dall'8 settembre del '90, prima degli incidenti di Genova e Livorno. Una lunga notte in bianco per gli abitanti di via Aurelia nord col timore che la vicinissima centrale di Fiumaretta esplodesse. La caduta del vecchio impianto in pezzi. Soltanto il caso aveva evitato un tragico epilogo.

to Lazio, fino ad Arvieto e Perugia; fano il pieno alle navi alla fonda nel vicino porto; portano il gasolio da riscaldamento ai concessionari. Dai muraglioni svettano i serbatoi: una capienza di 536.000 metri cubi, un movimento di 6.354 mila tonnellate nel 1990. Un mare di petrolio in città, sotto casa, e neppure troppo lontano da un'altra zona a rischio: il centro chimico militare dove è in funzione una linea di smaltimento per un grosso quantitativo di iprite, il terribile gas mostarda, utilizzato nella guerra chimica. «Civitavecchia ha un territorio ad alto rischio, ma non lo scopriamo da oggi - dice Fabrizio Barbanelli, ex sindaco e ora segretario della federazione del Pds - Negli anni del sogno industriale la costa a nord è stata consegnata a chi ha poi installato una incredibile serie di servizi. Le attività a rischio vanno rimosse, allontanate dalla città. Lo scoppio della caldaia di Fiumaretta ha fatto scattare l'allarme. Abbiamo detto "basta". Eppure l'Enel vuole riaprire l'impianto che sorge a ridosso delle case, a pochi metri dall'Aurelia e dai depositi costieri. Proprio ai serbatoi hanno subito pensato gli abitanti di via Aurelia nord la notte dell'8 settembre, quando c'è stato l'incidente a Fiumaretta.

«La puzza dolciasta del petrolio ci entra in casa. Quando è uscito il vapore dalla valvola della centrale abbiamo creduto che saltasse in aria tutto, anche i serbatoi. Soltanto i nostri morti nel cimitero avrebbero potuto salvarci». Non è superstizione quella delle



Un oleodotto per Montalto

Il traffico petrolifero nel porto di Civitavecchia è destinato ad aumentare sensibilmente. Lo confermano due progetti: quello del nuovo scalo, che prevede un terminale per prodotti energetici capace di accogliere le superpetroliere; quello dell'oleodotto dell'Enel che collegherà l'impianto di Torre Valdaliga Nord con la centrale in costruzione a Montalto. Lo studio, elaborato dalla Techint di Milano, prevede la messa in opera di una tubatura da 16 pollici di diametro, della lunghezza di 36 chilometri. Nel nuovo oleodotto passeranno tre milioni duecentomila tonnellate di olio combustibile l'anno, con portate da 200 a 600 tonnellate l'ora. Un flusso continuo di oli diversi, scaricati nel terminale di Civitavecchia, spinti attraverso la Maremma laziale, fino alla centrale di Montalto: una media di 400 tonnellate ogni ora con ottomila

ore di funzionamento l'anno. «Manifold di aspirazione e pompe booster spingeranno il greggio di vario tipo dal parco navi di Torre Nord lungo un tratto parallelo alla ferrovia Roma-Genova fino alla Litoranea per Tarquinia. L'oleodotto attraverserà il fiume Mignone, il Marta, il torrente Arnone e il fiume Flora. Una nuova servitù. Ancora greggio in arrivo al porto di Civitavecchia. Il metano per le centrali di Civitavecchia e Montalto: questo vuole la gente. Lo ha espresso in un referendum popolare e nelle manifestazioni di novembre - dice Nicola Porro, segretario dell'Unione Comunale del Pds - La riduzione dell'olio combustibile nelle centrali significa non solo la salvaguardia della salute, ma anche la diminuzione dei rischi che derivano dai traffici petroliferi. Il nuovo oleodotto moltiplicherebbe questi rischi. □S/Se.

Sono Agip e Enel i colossi dell'«oro nero»

Primo posto nazionale per il traffico passeggeri, Civitavecchia è ai primi posti anche come terminale petrolifero. E i rischi legati al traffico dell'olio combustibile stanno anche per aumentare: di alcune migliaia di tonnellate, necessarie per l'alimentazione della futura centrale di Montalto. Il tutto con pochi uomini e pochissimi mezzi preposti all'emergenza che potrebbe esplodere da un momento all'altro.

Nel 1990 al molo Agip sono attraccate circa seicento petroliere, con una stazza massima di trenta-trentacinquemila tonnellate. Negli impianti di pompaggio sono passate 6milioni e 354mila cinquecentotredici tonnellate di prodotto. È un dato che va scomposto per categorie. Il cliente principale è l'Enel che nel 1990 ha consumato quattro milioni e settecento cinquanta mila tonnellate di olio combustibile.

Dal terminale di Civitavecchia sono passate quattrocentoventi mila tonnellate di benzina super, quattrocentocinquanta mila tonnellate di petrolio Atk per il rifornimento degli aerei a Fiumicino, 310mila tonnellate di gasolio per autorotazione e riscaldamento. Proprio questa voce è in netto calo a vantaggio del metano: nell'86 c'era un movimento di ottanta - novanta

autobotti al giorno con 2.400 tonnellate di prodotto: ora la media è di dodici - quindici autobotti e quattrocentocinquanta tonnellate. Mancano all'appello anche ottocento mila tonnellate di olio combustibile che il terzo gruppo della centrale di Torre sud non ha bruciato perché è stato riconvertito. In piena attività gli altri gruppi che succhiano il prodotto trasportato da centosettanta petroliere: quasi tre milioni e mezzo di tonnellate vanno ai quattro gruppi dell'impianto di Torre Nord, un milione e mezzo a Torre Sud, duecentoquaranta mila tonnellate sono destinate a Fiumaretta. Ad esse vanno aggiunte duemila e cinquecento tonnellate di gasolio necessario per la fase di avviamento degli impianti. Il prodotto pompato dal terminale Agip segue cinque diversi itinerari, che lo portano ai depositi: Sipic, Italtipetroli-Sif, Italtipetroli - Nazionali, Sodoco, Agip. Acquisito nel luglio '86 dalla Clasa, il deposito Sipic è il più vecchio. Ora impiega solo 12 lavoratori. Ha una capienza di 105mila metri cubi. Il deposito è inattivo, sono in giacenza quindici tonnellate di gasolio agricolo. Il proprietario, Franco Sensi, vorrebbe lavorarci prodotti chimici.

A fianco dell'ex Clasa sor-

ge il deposito Italtipetroli-Sif, sempre di Sensi. L'impianto impiega venti persone più quattro addetti dell'Agip; ha una capienza di 105mila tonnellate di prodotti per i quali deve essere pagato lo sdoganamento. Qui passa la benzina super, il gasolio, l'olio fluido, il Gp 1 per gli aerei. Di qui partono le autobotti con il bunker nero, il combustibile per le navi del vicino porto, 100-120 tonnellate per ogni nave, anche mille tonnellate al giorno in estate, senza calcolare i rifornimenti con le bettoline alle navi in rada. All'Italtipetroli-Nazionali lavorano soltanto tre persone che trasferiscono il prodotto misurato nell'impianto da 20mila metri cubi alle autobotti Agip, Ip, Esso che riforniscono i distributori dell'Alto Lazio e dell'Umbria meridionale. Al di là dell'Aurelia, a fianco della linea ferroviaria Roma-Genova, si trova il deposito Sodoco: 11 persone per un impianto da 184mila metri cubi; proprietario ancora Sensi. Anche qui si lavora benzina super e gasolio. L'impianto Agip (ex S01) è il più efficiente: sette miliardi spesi dall'88 per le nuove tubature. Il deposito ha 9 serbatoi della portata di 122mila metri cubi. Fra la darsena e il deposito sono impiegate 44 unità. □S/Se.

SABATO 4 E DOMENICA 5

TENETEVI FORTE.



FIAT

LE CONCESSIONARIE E SUCCURSALI FIAT VI INVITANO A PROVARE LA NUOVA TIPO DUEMILASEDICI.

CONCESSIONARI E SUCCURSALI **FIAT** AREA DI ROMA