
I "Libri del Quotidiano di Foggia". Ogni settimana con il numero della domenica, un libro documento sulla cronaca, la storia, l'arte, le tradizioni locali. Il Quotidiano per la cultura.



1. IL PROLOGO

L'antefatto non è semplice né chiaro. Piuttosto che parlare di "un" antefatto, per capire quello che è successo a Manfredonia dal 29 settembre al 2 ottobre è necessario parlare di antefatti diversi, di storie antiche che hanno lasciato nella gente di Manfredonia un segno profondo, che si sono combinate nel corso degli anni dando vita a una pericolosa miscela, che è puntualmente esplosa, andando perfino oltre le stesse ragioni ufficiali e dichiarate. Dietro il "no" alla Deep Sea Carrier e al suo carico dei veleni c'è un "no" assai più vasto. Il "no" a una emergenza ambientale che da quasi vent'anni grava sulla cittadina garganica.

La protesta popolare che per quattro giorni ha portato Manfredonia sulle prime pagine di tutti i giornali italiani affonda le sue radici molto indietro nel tempo. E qualche passo indietro è importante compierlo per capire l'antefatto, senza del quale non può essere nemmeno compresa la "specificità" del caso Manfredonia.

Ecco, proprio questa specificità, questa peculiarità sembrano essere sfuggite alla maggior parte di quanti hanno commentato i fatti di Manfredonia in questi giorni. Non sempre è stato capito che era una protesta che veniva da lontano. Che montava sulle ragioni

stesse che avrebbero dovuto sconsigliare il governo a scegliere Manfredonia quale porto d'attracco della seconda delle "navi dei veleni" richiamate in Italia da mari lontani e nascosti.

Eccoli, dunque, gli antefatti. La vicenda della "emergenza ambientale" di Manfredonia comincia nel 1972 quando una tragica alluvione mette a soqquadro la città, causando anche la perdita di vite umane. L'anno nero, che drammaticamente mette la città davanti a se stessa, e però il 1976: un'altra alluvione, poi lo scoppio all'ANIC: da una colonna sventrata dello stabilimento, ubicato a metà strada tra Manfredonia e Monte S. Angelo, fuoriesce anidride arseniosa. Si teme il peggio, ma per fortuna si riuscirà a tenere sotto controllo la situazione impedendo che il fronte dell'inquinamento possa devastare l'ambiente.

È l'inizio di un incubo. Improvvisamente e drammaticamente la città prende coscienza dei limiti di uno sviluppo industriale salutato troppo entusiasticamente come il toccasana di tutti i problemi cittadini.

L'industrializzazione di Manfredonia era cominciata negli anni sessanta, sull'onda lunga della "lotta per il metano" condotta dalle popolazioni subappenniniche. Interessate a "conquistare" il prezioso gas naturale, Eni, Anic e Snia

Viscosa avevano promesso di realizzare alcuni stabilimenti industriali in provincia di Foggia. A Manfredonia era toccata la fetta più consistente del "contentino" concesso alla Capitanata in cambio del metano. L'Anic, appunto, che nelle intenzioni doveva essere la punta di diamante di un processo di industrializzazione che di lì a poco avrebbe potuto contare su un nucleo ASI, sulla costruzione del porto industriale e su altri importanti insediamenti quali l'Aijnomoto Insud.

Si discusse molto, in quegli anni, sulla compatibilità tra la scelta industriale e la vocazione turistica di Manfredonia. Se ne è ricominciato a discutere in questi giorni, dietro l'impulso della Deep Sea Carrier. In realtà, la storia non si scrive mai con il senno di poi. La scelta industriale fu privilegiata rispetto a quella turistica perché offriva posti di lavoro, occasioni di sviluppo concrete, palpabili.

Ma l'incidente del '76 riportò tutti con i piedi per terra. Il colosso Anic cominciò a diventare scomodo. Si levarono più alte le voci di quanti avevano ritenuto quell'insediamento incompatibile con la vocazione turistica della città. Ma quelle voci furono ben presto sepolte da altre voci: quelle che di fronte a una possibile chiusura dei battenti, reclamarono che i danni provocati dallo scoppio fossero

riparati al più presto affinché lo stabilimento potesse riprendere a funzionare.

In realtà, la scelta industriale già da allora cominciava a far vedere i suoi limiti. L'altro caposaldo dell'industria sipontina, l'Aijnomoto Insud cominciava a vacillare. Nè l'emergenza ambientale era finita.

Qualche anno dopo, l'opinione pubblica fu turbata da un altro episodio. Una nave greca, semiaffondata, fu lasciata per mesi a marcire dentro al porto, con il suo carico misterioso. Un'autentica bomba igienico-sanitaria per la cui rimozione la gente fu costretta a scendere in piazza. Un copione che si ripeteva.

Ma l'emergenza ambiente non sempre è stata caratterizzata da episodi eclatanti, non sempre ha avuto il risalto che meritava dagli organi di informazione. È sintomatica a questo riguarda un'altra vicenda che per lunghi anni si è incrociata con le cronache politico-amministrative della città: quella della Paludi Sipontine, la zona umida protetta dalla convenzione internazionale di Ramsar, che sorge ai margini della riviera meridionale, tra Siponto e Zapponea.

Su questa zona si sono addensati alcuni progetti edilizi di largo respiro, che avrebbero comportato una radicale alterazione dell'e-

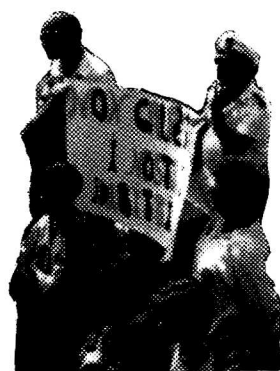
cosistema. Le Paludi Sipontine hanno costituito una delle pietre dello scandalo in un dibattito urbanistico che ancora oggi non è riuscito a venire a capo del nuovo piano regolatore. Dietro questa vicenda - come in tutte quelle che hanno punteggiato l'emergenza ambientale - si sono fatte e disfatte intese politiche, crisi amministrative.

Il resto è storia recente e risale solo a qualche mese fa. L'emergenza ambiente è tornata a imporsi prepotentemente alla ribalta dell'opinione pubblica per una vicenda paradossalmente opposta a quella della Deep Sea Carrier. In evidenza c'è anche in questo caso una nave, la "Isola Celeste" che trasporta dall'Enichem al golfo della Sirte (dove li scarica in mare, sulla base di una regolare autorizzazione ministeriale) i reflui della produzione del caprolattame. La moria di delfini e tartarughe marine che si verifica nel Basso Adriatico induce il Pretore di Otranto, Ennio Cillo a sequestrare la nave, il suo carico e le vasche dove vengono accumulati i reflui. Il magistrato sospetta che sia proprio lo scarico in mare di questi rifiuti industriali a provocare la moria della fauna ittica.

Per i lavoratori dell'Enichem, iniziano lunghi mesi di apprensione. Manfredonia si mobilita e scende in piazza per scongiurare

la chiusura dello stabilimento. Alla fine verrà trovata una classica situazione di compromesso: l'Enichem si impegna a realizzare un impianto per lo smaltimento a terra dei reflui e nel frattempo a stoccare i rifiuti in altri posti, evitando lo scarico in mare. Solo così la produzione riprende, anche se non ancora a livelli ottimali.

Qualche mese dopo la popolazione scende in piazza per dire "no" alla Deep Sea Carrier. Una contraddizione? Soltanto in apparenza. Forse il "no" dà il segno di un mutamento profondo che è avvenuta nella coscienza della popolazione sipontina. Forse siamo arrivati all'epilogo di una emergenza ambientale durata troppo tempo perché nella gente non si sedimentasse una profonda coscienza. La gente che scende in piazza per dire "no" alla nave dei veleni avrà anche lo stesso nome e cognome di quella che ha manifestato per mantenere aperto lo stabilimento Enichem. Ma sicuramente non è la stessa. O meglio, non è più la stessa.



2. MANFREDONIA IN PIAZZA

Prima del 16 settembre, quando la Gazzetta Ufficiale pubblicò il decreto che autorizzava il rientro in Italia della "Karin B" e della "Deep Sea Carrier" individuando, tra gli altri porti, anche quello di Manfredonia come possibile attracco per la seconda delle due navi dei veleni ben pochi pensavano che Manfredonia avesse potuto essere coinvolta nelle violentissime polemiche contro le navi dei veleni.

Prima di allora, in effetti, le polemiche e le discussioni che avevano circondato il rientro della "Karin B" (della seconda nave si sapeva fino a quel momento poco o nulla) erano state limitate al Nord nelle cui regioni esistono peraltro gli impianti idonei per lo smaltimento dei rifiuti tossici.

La pubblicazione del decreto fu una autentica doccia fredda per la gente di Manfredonia, l'inizio della ennesima "emergenza ambiente" che precipitava sulla città sipontina. Ma tra questa e le altre volte, c'era una differenza sostanziale: se prima la città era stata in qualche modo coinvolta in prima persona nella emergenza, adesso era assolutamente incolpevole. Quei rifiuti che il decreto ipotizzava potessero essere sbarcati a Manfredonia, non li aveva certamente prodotti la città.

La mobilitazione fu repentina. A scendere per primi in campo furono l'assessore regionale all'ecologia, Roberto Paolucci, che rilasciò una dichiarazione nella quale affermava che nessun porto pugliese (oltre quello di Manfredonia era stato individuato quale possibile attracco Taranto) era idoneo ad ospitare i rifiuti e il sindaco di Manfredonia, Matteo Quitadamo, che emise una ordinanza con la quale vietava l'attracco di qualsiasi nave che trasportasse rifiuti tossici. Sulla stessa linea d'onda di Paolucci si schierò il Presidente facente funzioni della Regione Puglia, Franco Borgia. La Giunta Regionale, in una riunione svoltasi il 22 settembre, ufficializzò il proprio diniego all'attracco delle "navi dei veleni" che stavano facendo ritorno in Italia. La Giunta ritenne il sito di Manfredonia impraticabile a causa della già "precaria condizione ecologica" nella quale si trova la città data "la presenza sul posto di lavorazione di prodotti di origine inorganica", come sottolinea il Quotidiano il 13 settembre.

Curiosamente, proprio Borgia, Paolucci e Quitadamo sarebbero stati di lì a poco coinvolti nella violenta polemica esplosa dopo l'incontro che avrebbero avuto con il Ministro dell'Ambiente Giorgio Ruffolo. I tre sarebbero stati accusati di aver detto "sì"

all'attracco, contraddicendo nella sostanza le dichiarazioni dei primi giorni. In realtà, cosa gli amministratori regionali e il sindaco abbiano detto veramente a Ruffolo durante l'incontro ancora adesso non lo si sa con certezza né forse lo si saprà mai. Ma procediamo con ordine.

Che le cose stessero per mettersi male per Manfredonia lo si intuisce quando il Prefetto di Foggia, Mario Paxi, annulla il divieto di attracco emesso dal sindaco Quitadamo. Da allora, le notizie che proprio la città sipontina potesse essere prescelta per ospitare i veleni trasportati dalla Deep Sea Carrier si fanno sempre più insistenti. Venerdì 23 settembre Borgia e Quitadamo vengono ricevuti dal Ministro Ruffolo, che conferma loro la probabilità - che sta diventando ormai quasi una certezza - che la Deep Sea Carrier possa approdare a Manfredonia. Borgia e Quitadamo non riescono ad ottenere che un generica promessa: Ruffolo farà tornare a Manfredonia i tecnici della commissione interministeriale per ulteriori sopralluoghi. Dopo di che, la decisione sarà definitiva.

Non si fa attendere intanto la risposta popolare. Sabato 24 settembre, per la prima volta la gente di Manfredonia scende in piazza mentre si attende da un momento all'altro la decisione definitiva

della Commissione Interministeriale incaricata di individuare i porti dove dovranno attraccare le navi e i siti dove dovranno essere stoccati o smaltiti i rifiuti tossici. Ed è per Manfredonia la prima di una serie di memorabili giornate.

A scendere per le strade e per le piazze, a gridare la rabbia della città per l'ennesima "provocazione" ecologica di cui viene fatta oggetto sono quindicimila e forse anche più. Gli operai, compresi quelli dell'Enichem, urlano slogan dal significato inequivocabile: "lotta dura, vita più sicura". Il corteo viene aperto da una selva di gonfaloni: ci sono quelli del Comune di Manfredonia, dell'Amministrazione Provinciale, dei Comuni di Foggia, Monte S. Angelo, Vieste, Zapponeta, Mattinata, Margherita di Savoia. Scuole, negozi, esercizi pubblici restano chiusi. La manifestazione si svolge in un'atmosfera tranquilla. Colpisce l'unità delle istituzioni e delle forze politiche attorno al "no" alla nave dei veleni. Purtroppo è una unità che durerà assai poco e che sarà recuperata a stento. La protesta è serena, civile, ma ferma. Si incarica di rendere esplicita questa fermezza il sindaco Quitadamo, che conclude il suo comizio con parole emblematiche, riferite dal settimanale "Area": "Oggi è solo la prima tappa di questa lotta, siate pronti vigili e attenti, in quanto se

il ministro Ruffolo dovesse insistere sulla sua decisione dovremo ancora intervenire in massa, come oggi e più di oggi, per impedire il verificarsi di questo misfatto".

Quitadamo non sa ancora che il "misfatto" si sta per compiere di lì a qualche minuto. Mentre la gente sfilava in corteo, al porto erano al lavoro i tecnici della Commissione Interministeriale incaricata di emettere il "verdetto". Ed è un verdetto amaro. Non sono passati che pochi minuti da quando ha finito di parlare alla popolazione, che Quitadamo viene convocato dalla Capitaneria di Porto. Qui i tecnici gli comunicano che Manfredonia ospiterà la Deep Sea Carrier. Non danno però una risposta all'interrogativo di fondo, che a tutt'oggi resta sospeso nell'aria: perchè proprio Manfredonia? Esoprattutto, ci sono delle relazioni tra la Deep Sea Carrier, la scelta di Manfredonia quale porto per l'attracco e la presenza a Manfredonia dell'Enichem?

L'industria chimica sta per avviare la realizzazione di un impianto per il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti liquidi. Si teme che la scelta sia caduta su Manfredonia proprio per questo. Per far restare i contenitori pieni dei rifiuti fino a quando l'impianto non sarà pronto.

Si costituisce intanto il "comitato contro i rifiuti tossici" vi fanno

parte partiti, organizzazioni sindacali, forze sociali. La tensione comincia a crescere a vista d'occhio. Per il lunedì successivo, sono nuovamente convocati a Roma dal Ministro Ruffolo Borgia, Paolucci, Quitadamo. Il ministro, sin dall'inizio della vicenda della nave dei veleni, ha cercato di evitare atti d'imperio, a convincere gli amministratori interessati a dare il loro consenso all'attracco e allo sbarco dei rifiuti. Lo stesso Ruffolo fa con la Regione Puglia e con l'Amministrazione Comunale di Manfredonia, ai quali promette garanzie ed anche concreti impegni in materia ambientale e produttiva. Cosa abbia risposto con precisione la delegazione a Ruffolo non lo sapremo mai.

Sta di fatto che, nella tarda mattinata del 26 settembre, mentre scendono in sciopero i circa 2.000 pescatori del compartimento marittimo sipontino, l'Ansa così da notizie dell'esito dell'incontro: "Manfredonia ha detto sì all'attracco della "Deep Sea Carrier" a patto che siano garantite determinate misure di operatività e sicurezza". Il dispaccio Ansa attribuisce a Borgia una dichiarazione nella quale viene sostanzialmente confermato l'assenso all'operazione attracco: "Noi chiediamo però che nel porto di Manfredonia si svolgano solo le operazioni di scarico e di ricondizionamento dei

rifiuti. Non daremo comunque via libera all'attracco finché non siano indicati i siti di stoccaggio provvisorio".

Il tono del dispaccio dell'agenzia lascia tuttavia trasparire un accordo dell'intera delegazione sulla tesi sostenuta da Borgia. In realtà Quitadamo prenderà le distanze dall'Ansa, preannunciando querela nei confronti dei giornalisti che gli hanno attribuito atteggiamenti di accondiscendenza nei confronti della richiesta del Ministro. Nessuna smentita giungerà invece da Borgia il quale, riferendo in serata in una conferenza stampa l'esito dell'incontro, confermerà quanto riportato dall'agenzia, aggiungendo anche altri particolari in un certo senso illuminanti. Dopo aver confermato che l'attracco è subordinato alla preventiva individuazione dei siti, il "facente funzioni" chiama in causa (è la prima volta che questo accade ufficialmente) l'Enichem sostenendo che è necessario che l'industria dia la sua disponibilità formale per l'utilizzazione dei suoi impianti nella fase di ricondizionamento dei rifiuti e che, quando la Deep Sea Carrier giungerà a Manfredonia, sarà necessario avviare a stoccaggio provvisorio in altra regione che dispone di attrezzature idonee i rifiuti prodotti dall'Enichem. Viste così le cose, chi può gioire di questa situazione è

proprio e soltanto l'Enichem che può cogliere i classici due piccioni con una fava: si libera definitivamente dei propri ingombranti rifiuti (quelli, per intenderci, che avevano provocato la polemica sulla moria di delfini e tartarughe marine) e nello stesso tempo ospita (e non certo gratuitamente) i rifiuti tossici della Deep Sea Carrier. Il "punto di vista" di Borgia trascura una cosa sola, ma la più importante: la volontà della gente di Manfredonia. Sta di fatto che dopo l'incontro di Roma, la posizione della Giunta Regionale sembra diametralmente diversa da quella dei primi giorni: la Regione dice sì alla Deep Sea Carrier. Ma è stata tutta d'accordo su questa tesi la delegazione che si è incontrata con Ruffolo? Che hanno detto durante l'incontro l'assessore regionale Paolucci e il sindaco Quitadamo che per primi avevano escluso la possibilità che Manfredonia fosse in possesso delle condizioni tecniche necessarie per l'attracco?

E' un vero e proprio giallo, che però contribuisce ad arroventare la già calda atmosfera che si respira nella città sipontina. Basta infatti che la notizia del "sì" venga diffusa dai telegiornali del pomeriggio che a Manfredonia si scatenerà il putiferio. Quando Quitadamo torna a Manfredonia da Roma trova un ambiente avvelenato. In serata è convocato il consiglio

comunale, che si svolge in un'atmosfera di fuoco. Il fronte unitario si è spezzato. Volano parole grosse. Duramente attaccato dalle opposizioni, il sindaco smentisce le notizie d'agenzia: "Smentisco categoricamente - dice in un documento diffuso alla stampa - di aver mai dato assenso acchè la Deep Sea Carrier attracchi nel porto di Manfredonia. Nell'incontro ho ribadito e lo riconfermo il secco "no" di tutto il consiglio comunale e di tutta la città che hanno, in maniera inequivocabile, contestato le ragioni tecniche e contingenti addotte. Rigetto tutte le illazioni e le notizie false - rimbalzate troppo sollecitamente non so per quali motivi, su tutti i mass media - che hanno profondamente turbato e offeso la sensibilità civile e democratica di una intera città".

La precisazione del sindaco riesce a riportare una certa serenità nel consiglio: si riesce a concordare e ad approvare un ordine del giorno unitario che ribadisce il no dell'amministrazione comunale e della città di Manfredonia alla nave dei veleni. Il consiglio comunale decide di riunirsi in seduta permanente. Il sindaco emette una ordinanza con la quale fa chiudere le scuole. La protesta comincia a montare. Il mattino dopo, studenti e pescatori si radunano spontaneamente sotto il

Municipio. Il comitato mette a punto una serie di iniziative di protesta da attuarsi nei giorni successivi, proclamando lo sciopero ad oltranza a partire dal 28 settembre. Il confronto tra il comitato e il consiglio comunale è ormai pubblico. Dichiarazioni e sedute del consiglio comunale sono amplificate da altoparlanti fatti montare apposta in piazza.

Intanto la polemica esplode anche alla Regione. In una dichiarazione, il capogruppo comunista Saponaro sostiene che l'adesione data dalla Regione alla utilizzazione del porto di Manfredonia è "incredibile ed offensiva nei confronti dei cittadini e delle istituzioni locali". Saponaro mette il dito nella piaga quando stigmatizza "l'incomprensibile dietro front operato dalla Regione ricordando che solo qualche giorno prima la Giunta aveva deliberato l'insussistenza delle condizioni oggettive per tale operazione, condizioni che non possono essersi certo modificate nelle ultime 48 ore".

In questa situazione rovente, sorge l'alba del 28 settembre, giorno nel quale inizia lo sciopero a oltranza indetto dal comitato di agitazione. Il mercato settimanale non si svolge. Restano chiusi gli uffici, i negozi, le scuole. E' una manifestazione imponente e prorompente: dal Municipio al porto di forma una gigantesca catena

umana, un'altra catena viene formata, in mare, dai motopescherecci: Manfredonia conferma con questa spettacolare manifestazione il suo "no" alla Deep Sea Carrier.

E' la manifestazione popolare più grossa che si sia mai svolta nella città sipontina, più grande perfino di quelle che si tennero all'epoca dell'incidente all'Anic. Si riversano in strada 20.000 persone.

La tensione minaccia di diventare però incontrollabile: durante il corteo, qualcuno minaccia di aggredire il sindaco che però resta alla testa della manifestazione, pur comprensibilmente provato dalle rocambolesche vicende dell'ultime ore. C'è qualche timido tentativo di blocco stradale, subito però rimosso. Riesce invece il blocco portuale. Una nave cipriota, che in serata avrebbe dovuto approdare a Manfredonia per imbarcare grano, viene fermata in rada.

Durante la manifestazione, un gruppo di manifestanti cerca di dirigersi verso l'Enichem ma viene bloccato dalla forze dell'ordine. Sono i primi concreti segnali che la protesta non è diretta soltanto contro il Governo e contro la Regione, ma anche contro l'Enichem, la cui presenza nella storia della città di Manfredonia si sta mostrando ancora una volta eccessivamente ingombrante.

Sono i primi segnali di quello che sarebbe successo l'indomani. Ma restiamo ancora un pò al 28 settembre trasferendoci da Manfredonia in quel di Bari dove si riunisce il consiglio regionale. Anche qui tiene banco la vicenda della Deep Sea Carrier ma senza che il consiglio si possa pronunciare sull'argomento. La Giunta accampa alcune difficoltà procedurali. Borgia spiega al consiglio il "sì" della Regione dicendo che "non sono più proponibili le osservazioni del governo regionale in ordine allo specifico problema". Secondo il Presidente facente funzioni, non ci sono pericoli perchè l'area dello stabilimento Enichem già attrezzata per lo stoccaggio dei rifiuti speciali è ubicato a breve distanza dagli attracchi. Borgia conferma anche che la Regione spera di risolvere, contestualmente all'approdo della Deep Sea Carrier il problema dello smaltimento dei reflui del caprolattame prodotti dall'Enichem.

Tutto questo, nonostante le proteste dell'opposizione che criticano la scelta del Governo regionale e chiedono il pronunciamento in senso opposto del consiglio. Ma da Roma ecco giungere una notizia che, simbolicamente e amaramente, taglia la testa al toro: in serata il Presidente del consiglio Ciriaco De Mita firma il decreto che designa ufficialmente Manfredo-

nia porto d'attracco della Deep Sea Carrier. Le 2.500 tonnellate di rifiuti trasportate dalla nave verranno scaricate a Manfredonia e qui ricondizionate.

E' il "la" definitivo all'esplosione di una protesta cieca e incontrollabile. La giornata nera è il 29 settembre. Il consiglio comunale è riunito nell'aula consiliare del municipio. Da tre giorni, ormai, i consiglieri comunali sono riuniti in seduta permanente in segno di protesta. La piazza del municipio comincia ad animarsi fin dalle primissime ore del mattino. La tensione si può tagliare a fette. La situazione precipita alle dieci. A manifestare sono ormai migliaia di persone che ci accalcano minacciose sotto il Comune. Per precauzione, si decide di chiudere il portone d'ingresso del municipio. Ma l'iniziativa non dà l'esito sperato. Il Palazzo comunale è virtualmente assediato e così pure il comando dei vigili urbani. La calca preme sul portone, lo spinge, riesce a sfondarlo. Un gruppo di manifestanti a un certo punto fa irruzione nella sala del consiglio comunale e costringe i consiglieri a uscire. La rivolta esplode. Il municipio è devastato, il portone d'ingresso è dato alle fiamme. Il sindaco Quitadamo, bersaglio dei contestatori più esagitati, è costretto a uscire da una porta secondaria del municipio. Di fronte alla furia dei mani-

festanti che si va scatenando, gli impiegati evacuano i locali sfondando addirittura un muro dello stabile.

Le forze dell'ordine cercando di riprendere in mano il controllo della situazione. Nel tentativo di disperdere il fronte dei manifestanti si lanciano candelotti lacrimogeni, ma la protesta non si esaurisce, diventa più aspra. Cosa è successo in queste lunghe, drammatiche ore non sarà mai chiaro fino in fondo. Sta di fatto che a un certo punto i manifestanti ingaggiano violenti scontri con le forze dell'ordine. Una camionetta dalla Polizia viene rovesciata e resa inutilizzabile. Alla fine il bilancio degli scontri è veramente impressionante: sono costretti a ricorrere alla cure dei sanitari dell'ospedale quattro vigili urbani, con contusioni varie, due poliziotti, ai quali vengono riscontrate ferite lacero-contuse al capo, al mento e al corpo; un carabiniere, con ferite da taglio all'avambraccio e tre civili, tra cui un pescatore e un bambino di 12 anni, che si è procurato, forse cadendo o forse spinto, la frattura del polso.

Mentre in piazza si scatenava la guerriglia, altri gruppi di manifestanti avevano bloccato tutte le vie d'accesso, stradali e ferroviarie, alla città, e il via a un isolamento della cittadina garganica che si concluderà soltanto 72 ore

dopo.

"Manfredonia in stato d'assedio - commenta il giorno dopo il Quotidiano di Foggia -. Ma per capire quanto è successo ieri, l'improvvisa ma in fondo prevedibile esplosione di rabbia della popolazione, non è sufficiente far mente locale soltanto sulla Deep Sea Carrier e sul suo carico di veleni. E' esplosa una tensione che nella gente covava da anni, la nave dei veleni è la goccia che ha fatto traboccare il classico vaso. Ma il vaso era andato via via colmandosi dall'inseguirsi e dall'intrecciarsi di vicende che hanno fatto diventare Manfredonia nel corso degli anni una sorta di trincea dell'ecologia, una "summa" di tutti i malesseri ambientali del paese".

"La misura era colma - incalza il Quotidiano - e anche se la violenza non può essere evidentemente essere né giustificata né scusata, l'exasperazione della gente ha una sua nitida chiave di lettura. In tutti questi anni, ha brillato per la sua assenza la classe dirigente, sempre protesa ad affrontare l'emergenza, e mai a disporre piani e lungo e medio periodo. In fondo, la presunta incompatibilità tra ambiente e produzione a Manfredonia è un equivoco: o meglio è il frutto di scelte avventate, compiute sempre e soltanto in nome dell'emergenza e perciò dal respiro corto".

Soltanto a tarda sera, la guerriglia si placa. La presidenza della Giunta Regionale chiede ufficialmente la sospensione della esecuzione del decreto che autorizza la Deep Sea Carrier a dirigersi verso Manfredonia per sbarcarvi il suo carico dei veleni. La richiesta viene motivata da Borgia con "la grave situazione di ordine pubblico" venutasi a determinare nella "porta del Gargano", al fine, si legge nel comunicato diffuso dagli uffici di presidenza, "di garantire l'assoluta incolumità delle persone ed evitare l'ulteriore degenerazione delle proteste".

Poco dopo, sindaco e giunta annunciano dagli altoparlanti del municipio di essersi dimessi. Infine una notizia che allenta seppure di poco la tensione: su richiesta del Prefetto di Foggia, De Mita ha convocato per l'indomani a Palazzo Chigi il sindaco Quitadamo.

La giornata di venerdì 30 settembre si consuma quindi nell'attesa che diventa via via sempre più spasmodica. Lo scenario a Manfredonia è quasi spettrale: davanti al Comune, i segni evidenti della guerriglia del giorno precedente, poche persone nelle strade, mentre all'ingresso della città i controlli diventano più stretti. Nessuno può entrare o uscire.

La riunione comincia a Palazzo Chigi con una polemica sulla delegazione che sarà ammessa

all'incontro. Si apprende, intanto, che il presidente del consiglio non presenzierà alla riunione. Davanti alla delegazione sipontina si siederanno il Ministro dell'Ambiente Ruffolo, il suo collega della Protezione civile, Lattanzio, il sottosegretario alla presidenza del consiglio, Misasi.

L'incontro si protrae oltre il previsto. Le notizie trapelano appena. E le prime notizie, trasmesse ai telegiornali che vanno in onda all'ora di pranzo, non sono delle più confortanti. Si sa che il Governo è intenzionato a confermare il decreto, al più sospendendone l'efficacia per qualche giorno.

La delusione è evidente. Non appena i telegiornali si concludono la gente torna in piazza, per dirigersi minacciosamente verso l'Enichem. Da questo punto in poi, il bersaglio della protesta popolare non sarà soltanto la Deep Sea Carrier, ma anche l'Enichem.

Nell'industria chimica in quel momento ci sono poche centinaia di operai. Sono rimasti letteralmente intrappolati nello stabilimento quando è esplosa la contestazione. A causa del blocco stradale non hanno potuto far ritorno alle loro abitazioni né hanno potuto ricevere il cambio così come era stato previsto. Sono lì da ormai quasi 48 ore. I manifestanti li invitano a gran voce ad abbandona-

nare il lavoro, ad unirsi allo sciopero generale proclamato per l'intera città.

I sindacati discutono il da farsi, mentre l'Enichem, per tutta risposta, chiede che venga consentito ai dipendenti che devono dare il cambio a quelli ancora in fabbrica di passare i blocchi. Alla fine, prevale la tesi dello sciopero. Nella tarda serata del venerdì, anche i lavoratori dell'Enichem si uniscono allo sciopero. I cancelli della fabbrica da allora resteranno chiusi. Un'altra perentoria presa di posizione giunge dai lavoratori portuali, i quali fanno sapere che mai collaboreranno alle operazioni di scarico dei contenitori trasportati dalla nave.

Nel primo pomeriggio, finalmente, giungono da Roma notizie precise sull'esito dell'incontro di Palazzo Chigi. Le cose non sono andate proprio come si era temuto in un primo momento. Il decreto resta in piedi, ma la sua operatività è condizionata e subordinata ad una ulteriore verifica delle condizioni tecniche necessarie per l'attracco della Deep Sea Carrier e tutte le conseguenti operazioni. Da parte sua la delegazione manfredoniana ribadisce la richiesta di revoca incondizionata del decreto. Ma il risultato strappato a Palazzo Chigi è indubbiamente qualcosa che può provocare uno sbocco positivo alla vertenza. Per il

momento la nave non attraccherà a Manfredonia. Resterà ferma nella rada del porto siciliano di Augusta.

Nel comunicato stampa diffuso da Palazzo Chigi al termine dell'incontro si legge: "La delegazione di Manfredonia ha illustrato e ribadito l'ordine del giorno votato unanimemente dal consiglio comunale contro l'attracco della nave Deep Sea Carrier ed ha chiesto la revoca del relativo decreto del Governo. La delegazione ha altresì sottolineato la condizione complessiva di disagio ecologico in cui versa da tempo la città di Manfredonia. I rappresentanti del Governo hanno valutato con attenzione gli elementi indicati dalla delegazione di Manfredonia e hanno assicurato che l'operatività del decreto adottato è subordinata ad una ulteriore verifica delle condizioni di garanzie e di sicurezza che devono assistere l'intera operazione. Hanno altresì convenuto sulla esigenza di un'azione organica che affronti globalmente i problemi della città particolarmente sotto il profilo ambientale e si sono dichiarati pronti a iniziare su tutti i temi in discussione concrete procedure in collaborazione con le rappresentanze locali".

In serata i risultati dell'incontro di Roma vengono presi in esame in un vertice che si svolge in Prefettura. Le reazioni a quanto

è riuscita a ottenere la delegazione di Manfredonia sono, tutto sommato, positive: il Prefetto invita alla calma e alla tranquillità, chiedendo agli amministratori una collaborazione attiva per isolare i più facinorosi.

Intanto scende in campo anche l'Amministrazione Provinciale. Il consiglio provinciale è convocato per il giorno dopo, sabato 1 ottobre, per prendere in esame la situazione di Manfredonia. Da Palazzo Dogana, il Presidente Protano anticipa tuttavia la posizione dell'Ente. E' una posizione nuova, la prima che replichì alla decisione del Governo sul piano strettamente tecnico. Il "no" della Provincia è infatti motivato da ragioni rigorosamente tecniche: "a Manfredonia - dice Protano - non è possibile far attraccare la Deep Sea Carrier perché il territorio non presenta strutture adatte al trattamento di rifiuti tossici". La Provincia è stata in effetti finora tenuta fuori completamente dal confronto del Governo e non ha potuto far valere una sua prerogativa: e l'ente di Palazzo Dogana, infatti, l'organismo abilitato al rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio di discariche. E da Palazzo Dogana si fa sapere che la discarica dell'Enichem nella quale dovrebbero essere effettuate le operazioni di deposito e di ricondizionamento dei fusti non sono adeguate. Sono

state infatti autorizzate limitatamente al trattamento dei rifiuti speciali e non dei rifiuti tossici e nocivi.

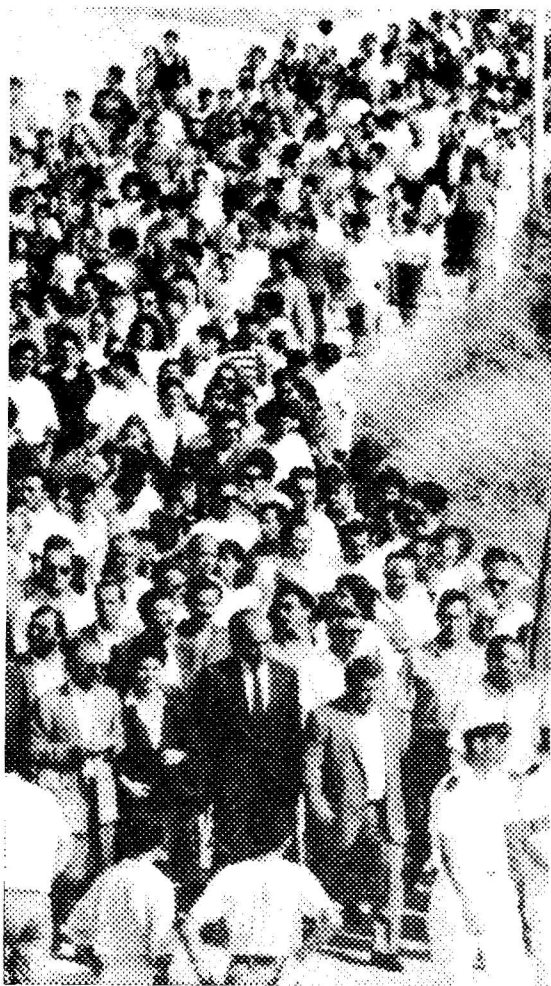
L'ultimo atto di intolleranza si registra sabato mattina, quando il comitato di lotta e alcuni amministratori comunali riescono a scongiurare il tentativo messo in atto da alcuni manifestanti di bloccare l'erogazione dell'acqua a Monte S. Angelo e a Manfredonia, fermando l'impianto di sollevamento idrico dell'Acquedotto Pugliese.

Nella Biblioteca provinciale, a Foggia, si riunisce intanto il consiglio provinciale. L'assise approva un documento che ribadisce la "ferma e immediata richiesta di revoca del decreto" ribadendo che "le discariche dell'Enichem, secondo il Governo adeguate sono state in realtà autorizzate soltanto per il trattamento dei rifiuti speciali". Il consiglio provinciale impegna la Giunta a non concedere comunque, anche in futuro, autorizzazioni per lo smaltimento e il trattamento di rifiuti tossici. Il documento si conclude con una espressione di solidarietà alle popolazioni in lotta e con l'invito a ripristinare a Manfredonia condizioni di vita pacifica, civile e democratica.

Gli stessi inviti vengono ripetuti la sera dal balcone del Comune. In effetti, la tensione pare essersi abbastanza diradata. La

speranza che le verifiche tecniche possano portare alla definitiva revoca del decreto cominciano a diventare sempre più consistenti.

Torna nella gente un anelito di speranza: la protesta, la lotta non sono state vane. Ma ci sarà ancora tanto da lavorare per scongiurare che Manfredonia possa diventare la pattumiera d'Italia.



3. L'EPILOGO

Nella notte tra sabato e domenica il comitato decide ufficialmente la cessazione della protesta almeno nelle forme esasperate che questa aveva assunto negli ultimi quattro giorni. Questo anche in considerazione del fatto che la situazione è diventata fortemente critica a causa della prolungata chiusura dei negozi e di tutti gli esercizi pubblici. Scarseggiano medicinali, alimentari, generi di prima necessità, sigarette. Contemporaneamente il comitato decide però di proseguire lo stato di mobilitazione cittadina, promuovendo assemblee nelle scuole e nei posti di lavoro. La calma e la normalità lentamente tornano a prendere piede.

Appresa la decisione del comitato, le forze dell'ordine liberano le strade e la ferrovia dai posti di blocco senza che si registrino incidenti di rilievo. In effetti, il comitato ha ripreso saldamente in mano le redini della situazione. I facinorosi sono stati isolati. Le stesse forze dell'ordine si limitano a identificare i manifestanti più esagitati e a fermare alcuni che si erano resi responsabili di atti criminosi comuni. Nel complesso, il bilancio della "quattro giornate" si conclude positivamente. A giudicare dalla tensione enorme che è gravata su Manfre-

donia, dall'enorme numero di manifestanti che aveva dato vita alle iniziative di protesta, avrebbe potuto andare molto peggio.

Restano da ricavare le dovute riflessioni da questa vicenda. Ma non è questo il compito che si prefigge questo "libro-documento". Il Quotidiano di Foggia ha inteso anzi offrirlo ai propri lettori proprio come strumento di riflessione. La storia, del resto, non è conclusa.

Abbiamo voluto limitarci alla semplice cronaca degli eventi che sicuramente lasceranno una traccia indelebile nella memoria della gente sipontina e nella stessa storia della città.

Qualche riflessione, però, s'impone, anche alla luce della "chiave di lettura" che abbiamo inteso dare nel "prologo", e cioè che le "quattro giornate di Manfredonia" sono legate a filo doppio alla storia della perenne emergenza ambientale che assilla questa città e, in modo particolare, alla presenza, scomoda e ingombrante, dell'Enichem.

E dell'Enichem molto si discute, a Manfredonia, dopo le "quattro giornate" che l'hanno portata agli onori della cronaca nazionale: il suo ruolo nel passato industriale di Manfredonia; il suo ruolo - ed è l'interrogativo più inquietante - nel futuro di Manfredonia. Durante le giornate di lotta qualcuno ha

avanzato a mezza bocca una proposta: promuovere un referendum popolare che risponda a un interrogativo vecchio e mai risolto fino in fondo: Manfredonia vuole l'Enichem?

E l'Enichem è il protagonista silenzioso anche della vicenda della Deep Sea Carrier. La Lega Ambiente ha messo il dito sulla piaga quando, in un suo comunicato intitolato sintomaticamente "No e oltre" ha indicato proprio nella industria chimica il "filo rosso" di una emergenza ambientale che nella cittadina sipontina va avanti ormai da anni.

Un altro elemento, amaro, di riflessione è da ricavare dai commenti che la "grande stampa" ha dedicato agli eventi di Manfredonia: non tutti hanno compreso quello che scrivevamo nel "prologo", e cioè che la vicenda di Manfredonia non può essere capita fino in fondo senza tener presente quello che la Presidenza del Consiglio, con un eufemismo grottesco, ha definito come "il perenne disagio ecologico" di questa città.

Nessuno ha parlato del prezzo che Manfredonia ha dovuto pagare per la "sua" industria chimica. Nessuno ha detto di una industria peschereccia che una volta era tra le più fiorenti dell'Adriatico e che adesso si dibatte in una crisi paurosa. Nessuno ha parlato del mancato decollo di una industria turi-

stica che avrebbe potuto e dovuto rappresentare un punto di forza per la città. Per Manfredonia passano milioni e milioni di turisti. Passano, ma non si fermano.

E ben pochi hanno parlato di statistiche sanitarie dolorose e sospette, dell'incremento percentuale delle malattie tumorali.

Ecco perché il futuro di Manfredonia, questa volta meno che mai, può dipendere dagli equilibri che vengono decisi nelle stanze dei bottoni. Ecco perché la gente è scesa in piazza. Ecco perché questa volontà popolare va rispettata, non può essere elusa ancora una volta.

