

Come si spiega? L'episodio fa tornare alla mente un precedente accaduto in Liguria alcuni anni fa, quando il pretore Mario Almerighi aveva condannato un giudice sanitario che era solito prelevare i campioni d'acqua marina solo in giornate di tramontana, quando il mare era limpido e gli scarichi delle fogne venivano spinti al largo dalla brezza.

Ma non sempre è necessario ricorrere a trucchi illegali per eliminare un divieto di balneazione. Secondo Chico Testa, della Lega ambiente, è la stessa legge a consentire facili scappatoie. Ed è solo così che si riesce a spiegare come mai, quest'anno, numerose spiagge che l'estate scorsa erano proibite, siano state improvvisamente riaperte.

Prendiamo ancora la Liguria. Qui, stando ai dati regionali, la situazione è grave soprattutto in provincia di Genova: in quasi tutte le cittadine della Riviera di Levante, da Bogliasco a Chiavari, da Rapallo a Zoagli, c'è qualche spiaggia dove i bagni sono vietati. Ma, rispetto all'anno scorso, la situazione appare migliorata.

Nella spiaggia di Paraggi (a Portofino) e perfino in alcuni stabilimenti balneari di Arenzano e Genova città, i cartelli di divieto sono spariti. Che cosa è successo? Antonio Ferro, esperto di inquinamento marino della Lega ambiente, spiega: «È il trucco dell'articolo 7. Si tratta di questo. La legge prevede che, per concedere permessi di balneazione, sia necessario valutare i risultati delle analisi effettuate l'anno precedente, da aprile a settembre. Ma, se questi non sono sufficienti, si possono considerare anche i dati di questo stesso anno, relativi ad aprile. E il trucco sta proprio qui: nelle zone turistiche, il tasso di inquinamento aumenta persino di trenta-quaranta volte in piena estate, quando la popolazione si moltiplica, mentre all'inizio della stagione è minimo. Quindi si concede il permesso di balneazione analizzando l'acqua pulita di aprile, sapendo che i turisti faranno il bagno nell'acqua inquinata di luglio-agosto».

Se l'anno prossimo i "trucchi" non finiranno e il problema dell'inquinamento non sarà affrontato in modo più organico, i dirigenti della Lega ambiente hanno in serbo una minaccia: una campagna internazionale contro il mare italiano. A partire dalla Germania.

ENRICO PEDEMONTÉ



Una montagna di rifiuti sul litorale nei pressi di Reggio Calabria.

Che bella spiaggia, distruggiamola

di ANTONIO CEDERNA

Mentre in altri paesi è lo Stato che requisisce le coste per conservarle intatte, in Italia è proprio il

governo a provocare il degrado ambientale della natura e del territorio, con programmi insensati, dall'edilizia ai porti turistici

Roma. Come il cesenauta Ferrini vuol mandare tutti gli italiani in pedalò, così il ministro della Marina Mercantile Gianuario Carta ha scoperto la "marittimità": e ha annunciato il suo fermo proposito di realizzare un porto turistico "ogni dieci-quindici miglia" lungo le martoriolate coste della penisola. Il rischio è grosso perché non c'è uno solo dei 644 Comuni costieri italiani che non arda dal desiderio di avere un porto, un porticciolo, un approdo, per yacht, cabinati, motoscafi e "barche" in generale (che in Italia sono circa 600 mila). Siamo dunque, se-

>>>



condo l'andamento ciclico delle fissazioni nazionali, a un nuovo boom dopo quello di vent'anni fa, quando un centinaio di allegri deputati si riunirono in comitato "amicici della nautica", pronti ad appoggiare in Parlamento ogni rivendicazione clientelare e campanilistica. Pare che per il piano Carta ci vogliano tremila miliardi in dieci anni. Come dire che i soldi si trovano sempre quando si tratta di impiegarli a sproposito.

A riprova del garbo con cui i Comuni italiani intendono operare, basta accennare al caso più recente e clamoroso: il progetto di grande porto turistico approvato l'anno scorso dalla giunta di Orbetello, da incastare tra i ruderi del porto romano di Cosa, ai piedi del promontorio di Ansedonia. L'impresa, affidata a una società dell'Iri, squarcia la spiaggia e sventra il territorio retrostante dove, nella laguna ora interrata, le accurate esplorazioni degli archeologi americani hanno riportato in luce il più completo impianto antico di acquacoltura, per l'allevamento e la commercializzazione del pesce. Uno sproposito ambientale, urbanistico, economico, che la Regione Toscana non ha inserito nel suo piano dei porti solo per una questione burocratica: col pericolo che l'anno prossimo, in sede di revisione del piano, lo accetti in nome dell'occupazione, cioè dei fantomatici posti di lavoro che senza fondamenti si presume un porto turistico debba creare.

Che le lezioni non servano mai a niente lo dimostra il disastro ecologico provocato dal pomposo porto turistico di Cala Galera all'Argentario: ha alterato la circolazione delle masse d'acqua e dei sedimenti marini e sta provocando l'irreversibile erosione della più bella spiaggia d'Italia, la Feniglia (che collega Ansedonia all'Argentario), scaldandone le dune e intaccando la pineta. Erosione delle spiagge, cementificazione e asfaltatura della costa, petrolizzazione e inquinamento del mare (ogni "barca" scarica direttamente in acqua i propri rifiuti), scatenamento della speculazione nell'immediato entroterra: sono questi gli effetti dei porti turistici fatti a casac-

MILIARDI TANTI, DEPURATORI POCCHI

Roma. Quello dei depuratori è stato uno degli "affari" più ricchi degli ultimi quindici anni: per ripulire fiumi, laghi e mari d'Italia, sono stati spesi infatti, 30 mila miliardi. Ed è stato forse anche uno degli sprechi più colossali che la storia italiana ricordi. Secondo un'indagine dell'Istituto di ricerca sulle acque, l'80 per cento dei depuratori non funzionano o perché sono stati costruiti male, o perché il personale tecnico è insufficiente. O perché, talvolta, perché da anni non è stata allacciata la corrente elettrica. Il panorama è desolante soprattutto nel sud. In Campania 270 depuratori risultano abbandonati. A Napoli, dopo il colera del 1973, fu decisa una grande operazione per la depurazione delle acque: sarebbe costata 35 miliardi. Oggi, rifacendo i conti, si scopre che per completare quel programma ce ne vorrebbero duecento. Degli impianti previsti, intanto, risulta terminato solo il megadepuratore di Cuma che, però, funziona solo al 10-20 per cento delle sue possibilità. E la ragione è semplice: se funzionasse a pieno ritmo, nessuno saprebbe come smaltire gli scarti prodotti dalla depurazione: 219 milioni di chilogrammi di fanghi che, se abbandonati in semplici discariche, secondo un parere espresso dalla Cassa per il Mezzogiorno, provocherebbero danni 50 mila volte più gravi di quelli registrati a Seveso.

Quello della Campania è solo un esempio. Nel Lazio, come è emerso da un'indagine in 13 Comuni vicini a Roma, su 30 impianti di depurazione, cinque non funzionano, otto sono stati abbandonati, due sono incompleti, 14 risultano inefficienti e solo uno è stato giudicato funzionante.

In Calabria, su 500 depuratori, solo 20 funzionano bene, ma quelli situati nei pressi di grandi aree urbane come Lamezia, Tropea e Vibo Valentia, in certe spese si bloccano perché il turismo moltiplica la popolazione. Le ragioni di questo affaccio sono spesso banali: i piccoli Comuni, lieti di poter distribuire appalti, destinano ingenti somme alla costruzione degli impianti di depurazione, senza pensare che poi sarà difficile per loro pagare il personale tecnico necessario perché le nuove macchine funzionino e non vadano in malora. E così nella gestione degli impianti di depurazione vengono sovente riciclati gli operai addetti alle fognature.

ciò, a dispetto di ogni principio elementare di programmazione. Secondo i calcoli più attendibili, i porti italiani utilizzabili per la nautica da diporto sono 250: il problema non è dunque quello di costruirne di nuovi e monumentali, ma di utilizzare meglio i porti pubblici che già esistono.

Il rifiuto di programmazione e pianificazione è la causa dello sfacelo delle nostre coste. C'è stato il boom dell'industria pesante, che ha rovesciato su di esse l'ottanta per cento delle raffinerie e il settanta per cento della petrolchimica; e c'è stato il boom turistico che ha trasformato le coste in agglomerati urbani congestionati, in periferie semiruarbe, distruggendo e privatizzando natura ambiente territorio. La migrazione verso i litorali è stata maggiore della migrazione dal sud al nord: tra il '50 e il '70 la popolazione costiera è aumentata del 29 per cento (contro una media nazionale del 14), e ha raggiunto i 18 milioni; con una densità in Liguria e in Campania 1.300 abitanti per chilometro quadrato. Allo sfacelo hanno contribuito efficacemente il ministero della Marina Mercantile e le capitanerie di porto, alienando a privati il demanio marittimo, obbli-

gando il bagnante a pagare costi pedaggi agli stabilimenti, mettendo il mare "in gabbia".

Su 7.457 chilometri di coste italiane, circa 3.500 sono pianeggianti, e di questi i quattro quinti possono essere considerati perduti agli effetti di una razionale utilizzazione. Un esempio emblematico dell'analfabetismo urbanistico dominante ce lo offre la Sardegna. Sommando le previsioni di piani regolatori e programmi di fabbricazione dei 65 Comuni costieri sarebbe possibile costruire 66 milioni di metri cubi "turistici": un'alluvione edilizia che può essere visualizzata immaginando un serpente di cemento alto tre piani e lungo 1.569 chilometri. In realtà si tratta di un reticolo di lottizzazioni a tappeto (già un terzo è stato realizzato) capaci di ospitare un milione e mezzo di persone, raddoppiando così sulla carta in un colpo solo la popolazione dell'isola.

Un abisso ci separa dagli altri paesi, che attuano una politica di acquisizione pubblica di aree costiere per mantenerle intatte: come fanno il National Trust in Gran Bretagna, l'ente statale per la conservazione dei litorali in Francia, il governo federale degli Stati Uniti.

ANTONIO CEDERNA

>>>

L'ESPRESSO - 14 LUGLIO 1985 - 9

L'ESPRESSO - 14 LUGLIO 1985 - 11