

Dati allucinanti presentati al convegno ecologico di Urbino

SULLE SPIAGGE ITALIANE I BAGNANTI gomito a gomito per un po' di mare

Le più congestionate del mondo: a Rimini 16 bagnanti per ogni metro di costa; nel Golfo del Tigullio 11; 7 ad Ostia; 5 a Fregene - L'assalto di milioni di turisti - Alberghi al posto della vegetazione - Il cemento dilaga ovunque - Zone ancora incontaminate sono rimaste in Calabria, Basilicata, Abruzzo, Molise, Puglia - La situazione sulle coste della Sicilia e Sardegna



L'affollamento della spiaggia di Ostia

Le spiagge italiane sono tra le più congestionate del mondo. E' un fatto comunemente conosciuto da anni, ma al quale viene a dare una precisa dimensione quantitativa il rapporto sulla situazione ambientale del paese, presentato di recente alla Conferenza nazionale di Urbino.

Bastano poche cifre, tratte appunto dalla relazione: a Rimini, nell'alta stagione, su ogni metro di costa si affollano 16 bagnanti; nel Golfo del Tigullio 11; ad Ostia 7,5; a Fregene 5,5; sul Circeo 4,8.

A questo annuale assalto al mare, condotto da milioni di turisti italiani e stranieri, corrisponde un infiltrarsi degli insediamenti alberghieri e il progressivo estendersi dei centri urbani.

Le conseguenze sono facilmente intuibili: inquinamento delle acque per gli scarichi urbani (ad Anzio sono stati rilevati 1.000 batteri coliformi per litro e 100.000 di Streptococchi); progressiva sparizione della tipica vegetazione costiera (pini) ecc.

Il caso limite è quello dell'Emilia Romagna dove in media si contano oltre 31 esercizi alberghieri ogni chilometro di costa, dove le spiagge libere sono inferiori al 20% del totale, dove il 40% del litorale è occupato da centri urbani. Se pur le amministrazioni democratiche non fossero intervenute decisamente con depuratori (i primi sistemati in Italia) e opere varie, sarebbe stato un disastro. Sotto quest'ultimo aspetto, però, la situazione è ancor più grave, nelle Marche, dove i centri abitati occupano il 53% delle coste, e in Liguria (46%), mentre un alto tasso di urbanizzazione si registra anche nel Friuli-Venezia Giulia (35%), nel Lazio, nella Campania e nel Veneto (28%), in Toscana (27%), in Abruzzo (24%).

La costa ligure, osserva la relazione, costituisce un tipico esempio di congestione delle fasce antistanti il mare. In pratica una unica, lunghissima «città lineare», con una densità di 1.100 abitanti per Kmq. (secondo solo alla Campania), copre tutta la fascia costiera, con poche interruzioni, come le Cinque Terre.

Scendendo in Toscana la situazione non migliora. Circa il 27% della costa, da Forte dei Marmi all'Argentario, è occupato da centri urbani e circa il 40% da attività turistiche. Vi si trova un albergo ogni 250 metri e 140 posti letto ogni km.

Sotto accusa la Nettezza urbana

La spazzatura di Milano soffoca i paesi limitrofi

TREVIGLIO (BG), 10. Due comunicazioni giudiziarie sono state trasmesse dal Sostituto procuratore della repubblica di Bergamo dott. Roberto al direttore dell'Azienda municipalizzata della nettezza urbana di Milano e al sindaco di Pontirolo Nuovo (Bergamo) nell'ambito di un procedimento penale avviato dalla procura della repubblica a causa dello scarico delle immondizie di Milano e del paese dell'immediata «cintura» milanese in una grande cava ordinata dal sindaco di Pontirolo e più precisamente nella frazione Fornasotto.

Lo scarico era stato autorizzato dal sindaco di Pontirolo. Un'altra comunicazione giudiziaria è stata inviata al sindaco di Canonica D'Adda (Bergamo), quale presunta parte lesa nel procedimento: è stato appunto, il sindaco di Canonica, tramite l'avv. Ettore Marzi, di Milano, ad inviare un ampio rapporto sul problema delle immondizie al pretore di Treviglio, il quale ha subito ordinato la chiusura della cava a titolo precauzionale.

La cava sarebbe la causa dell'inquinamento dell'aria e delle acque del vicino comune di Canonica D'Adda, dove il sindaco ha anche emesso ordinanza di divieto di transito agli autocarri della nettezza urbana di Milano.

E' stato il pretore di Treviglio ad inviare gli atti alla Procura della repubblica di Bergamo per il prolego della inchiesta giudiziaria, che ora si è formalmente aperta sia con la nomina del difensore dei presunti indiziati, sia con la nomina di due periti di ufficio che dovranno verificare lo stato della cava e dire se le immondizie che vi sono state scaricate abbiano determinato o possono determinare in qualche modo l'inquinamento della falda freatica sottostante.

«La colpa è della chiusura della galleria del Gottardo», annuncia un funzionario delle Ferrovie. «Ma va, il problema è nato perché il convoglio che doveva prelevare i nostri emigranti in Belgio è finito, chissà come e chissà perché, nella R.F.T.», spiega un altro comunicato, firmato da un altro alto funzionario. Mentre la questione sta diventando quasi di lana caprina, cinque mila nostri connazionali porteranno con loro in Italia un ricordo davvero indimenticabile del viaggio di rientro: i più fortunati hanno passato 48 ore sotto le tettoie della stazione della capitale belga prima di poter mettere piede in un vagone ferroviario; altri, «a minoranza», viene assicurato, sono ancora ad aspettare. Ma presto, garantiscono insieme tutti i funzionari importanti delle FF.SS., la situazione si avvierà alla normalità.

Purtroppo normalità non significa assolutamente un viaggio comodo, veloce, sicuro per tutti gli emigranti che vogliono passare qualche giorno a casa; o per tutti coloro che stanno avviandosi verso le località di vacanze. La parola normalità significa semplicemente che nelle stazioni, straniere soprattutto, non si dovranno attendere due giorni per salire sulle carrozze italiane; ma significa anche un viaggio spesso in piedi, a passo di lumaca, assolutamente ingrato. Naturalmente avendo

E' una prova ulteriore del caos nel quale vivono i trasporti

Treno di emigranti «si perde» tra la Germania e il Belgio

Così e con la chiusura per poche ore della galleria del Gottardo, vengono spiegate le cause che hanno costretto oltre cinquemila emigranti a rimanere 4 ore nella stazione ferroviaria di Bruxelles - Ventimila vagoni merci restano bloccati nelle stazioni

«Non ci sono linee, non ci sono carrozze, non ci sono nemmeno locomotori», hanno ammesso alle FF.SS. E intanto, nonostante i quattrini ci siano, non si compiono scelte decisive o passi in avanti: scelte che debbono prescindere dai treni super-lusso tipo «Settebello» ma andare incontro ai drammatici problemi di pendolari ed emigranti.

Nel settore merci, la situazione è ancora grave; lo dicono gli stessi funzionari delle ferrovie e ovviamente bisogna dar loro credito. Le cifre sono impressionanti. L'altro ieri i vagoni bloccati nelle stazioni della RFT, della Svizzera, della stessa penisola erano 19 mila; erano poi diventati 17 mila non perché qualche convoglio fosse giunto a destinazione ma solo perché le ferrovie avevano deciso di non «accettare» più trasporti merci sino al 13 luglio. Ci si è messo di mezzo l'incidente di Milano e la cifra totale dei carri fermi sfiora adesso le ventimila unità.

Comunque, in questo settore, le ferrovie hanno delle scuse: sono state messe in crisi dalle industrie italiane che si sono scatenate, un mese fa, nell'acquisto di materiali ferroviari all'estero, nel quadro di una «logica» speculazione sulla situazione della lira; e che adesso non si decidono a scaricarne. «Il ritmo di scarico è lentissimo - afferma l'ing. Pisocchi, capo del servizio movimenti - questi carri fermi nelle nostre stazioni non solo intralciano la normale circolazione, limitando l'utilizzazione delle attrezzature e dei binari, ma rappresentano una pesante passività finanziaria: trattandosi di carri esteri, infatti, le ferrovie debbono pagare un nolo in franchi-oro per il quale l'amministrazione non ha possibilità di rivalsa». Tutto secondo logica, e secondo gli interessi delle industrie: ma è proprio possibile che, in una situazione così pesante, dove un binario libero vale oro, le ferrovie non abbiano i mezzi per costringere gli industriali a fare un po' meno gli «interessi loro»?

spesso nemmeno riscaldate, i pendolari. «Non ci sono linee, non ci sono carrozze, non ci sono nemmeno locomotori», hanno ammesso alle FF.SS. E intanto, nonostante i quattrini ci siano, non si compiono scelte decisive o passi in avanti: scelte che debbono prescindere dai treni super-lusso tipo «Settebello» ma andare incontro ai drammatici problemi di pendolari ed emigranti.

Nel settore merci, la situazione è ancora grave; lo dicono gli stessi funzionari delle ferrovie e ovviamente bisogna dar loro credito. Le cifre sono impressionanti. L'altro ieri i vagoni bloccati nelle stazioni della RFT, della Svizzera, della stessa penisola erano 19 mila; erano poi diventati 17 mila non perché qualche convoglio fosse giunto a destinazione ma solo perché le ferrovie avevano deciso di non «accettare» più trasporti merci sino al 13 luglio. Ci si è messo di mezzo l'incidente di Milano e la cifra totale dei carri fermi sfiora adesso le ventimila unità.

Comunque, in questo settore, le ferrovie hanno delle scuse: sono state messe in crisi dalle industrie italiane che si sono scatenate, un mese fa, nell'acquisto di materiali ferroviari all'estero, nel quadro di una «logica» speculazione sulla situazione della lira; e che adesso non si decidono a scaricarne. «Il ritmo di scarico è lentissimo - afferma l'ing. Pisocchi, capo del servizio movimenti - questi carri fermi nelle nostre stazioni non solo intralciano la normale circolazione, limitando l'utilizzazione delle attrezzature e dei binari, ma rappresentano una pesante passività finanziaria: trattandosi di carri esteri, infatti, le ferrovie debbono pagare un nolo in franchi-oro per il quale l'amministrazione non ha possibilità di rivalsa». Tutto secondo logica, e secondo gli interessi delle industrie: ma è proprio possibile che, in una situazione così pesante, dove un binario libero vale oro, le ferrovie non abbiano i mezzi per costringere gli industriali a fare un po' meno gli «interessi loro»?

Naufraghi salvati da una nave sovietica

VENEZIA, 10. Un operale chimico svizzero, Louis Favre, di 22 anni, di Basilea ed un bambino tedesco, Pascal Carlotte, di sette anni, di Colonia, da ieri dispersi in mare a bordo di un canotto di gomma, sono stati salvati poco prima di mezzogiorno, da una nave sovietica, la «Kostantinovka».

Giallo alla periferia di Londra

Turista tedesca uccisa e gettata dal treno in corsa

Si tratta di una ragazza di 17 anni - Due studenti hanno visto l'omicida e hanno dato l'allarme ma non sono stati creduti

LONDRA, 10. Tutta la polizia londinese è impegnata in vaste ricerche e indagini per la scoperta dell'uomo che ha ucciso una giovanissima turista tedesca squarciandole la gola con un coltello e gettandola dal treno. L'assassino è riuscito a dileguarsi perché i funzionari dell'amministrazione ferroviaria non hanno voluto credere al concitato ma veritiero racconto di due studenti che avevano sentito le urla della ragazza uccisa.

Il fatto è avvenuto domenica e la cronaca ne ha parlato diffusamente ieri. La vittima si chiamava Heidi Minik, aveva 17 anni ed era di Kassel, Germania Occidentale.

I due ragazzi, anch'essi di diciassette anni, saltarono giù dal treno prima ancora che si fermasse nella stazione di New Cross, alla periferia di Londra, e si lanciarono nell'ufficio del gestore avvertendolo delle urla che avevano udito. Dissero anche di avere visto una donna cadere dal treno, ma i controllori non li ascoltarono, non credendo nelle loro parole.

Pensammo che i ragazzi ci stessero prendendo in giro», ha detto il capo stazione Uriah Johnson. «Dobbiamo sempre scommettere sulla veridicità dei rapporti che vengono fatti su atti di violenza, disordini e cose come questa, ma inesistenti». I ragazzi dissero che l'assassino, sceso nella stazione di New Cross, riuscì a dileguarsi nella marea di persone che in quel momento affollava i marciapiedi. Con la partenza del treno e i ferrovieri che non crederono al racconto dei due studenti, la polizia perse una magnifica occasione per mettersi sulle tracce dell'assassino. Nessuno d'altra parte, credette alla storia raccontata dai due giovani fino a quando il corpo senza vita di Heidi non venne rinvenuto vicino alla strada ferrata, a non più di 400 metri dalla stazione di New Cross.

stigaroli, sono minimi. Se si accetta il racconto fatto dai due studenti, la polizia non ha nulla in mano su cui indirizzare la propria inchiesta. Oggi, la polizia ha lanciato un appello a tutti i passeggeri del treno che domenica lasciò alle 16,57 la stazione di Charing Cross diretto a Hayes, perché si mettano in contatto con Scotland Yard nel caso abbiano delle informazioni da dare sull'assassino.

L'appello è stato pubblicato su tutti i giornali di oggi insieme a una fotografia della giovane assassinata. Da un primo esame legale, intanto, si è potuto stabilire che la vittima era ancora viva quando è stata lanciata giù dal treno.

CASERTA, 10. Due giovani inseguiti da una pattuglia di carabinieri, sono morti in un incidente stradale secondo alla periferia di San Marcellino. Sono Angelo Di Caterino di 18 anni e Ulderico Letizia di 17, entrambi di Casal Di Principe, che erano a bordo di una Alfa Romeo Giulia 1600 insieme con altri due amici: Vincenzo Iantolo di 26 anni, di Napoli e Raffaele Motola di 16, di Casal Di Principe. Questi ultimi, rimasti feriti, sono stati portati allo spedale civile di Aversa e giudicati guaribili in alcune settimane.

La Giulia dei quattro giovani nel tentativo di distanziare i militari, ha avuto uno scontro frontale con un carrozzone trainato da un cavallo e guidato dal quarantenne Vincenzo Bruno, di Villa di Briano. Travolto e ucciso il cavallo, la vettura ha compiuto alcuni giri su se stessa ed è andata a schiantarsi contro un palo. Nell'incidente è rimasto ferito anche Vincenzo Bruno, ricoverato anch'egli ad Aversa e giudicato guaribile in 30 giorni salvo complicazioni.

Uccisi in uno scontro due giovani inseguiti dai carabinieri

CASERTA, 10. Due giovani inseguiti da una pattuglia di carabinieri, sono morti in un incidente stradale secondo alla periferia di San Marcellino. Sono Angelo Di Caterino di 18 anni e Ulderico Letizia di 17, entrambi di Casal Di Principe, che erano a bordo di una Alfa Romeo Giulia 1600 insieme con altri due amici: Vincenzo Iantolo di 26 anni, di Napoli e Raffaele Motola di 16, di Casal Di Principe. Questi ultimi, rimasti feriti, sono stati portati allo spedale civile di Aversa e giudicati guaribili in alcune settimane.

La Giulia dei quattro giovani nel tentativo di distanziare i militari, ha avuto uno scontro frontale con un carrozzone trainato da un cavallo e guidato dal quarantenne Vincenzo Bruno, di Villa di Briano. Travolto e ucciso il cavallo, la vettura ha compiuto alcuni giri su se stessa ed è andata a schiantarsi contro un palo. Nell'incidente è rimasto ferito anche Vincenzo Bruno, ricoverato anch'egli ad Aversa e giudicato guaribile in 30 giorni salvo complicazioni.

STANDA un nuovo invito a spendere bene l'estate continua, fino al 21 luglio, il di sconto sull'abbigliamento per uomo, donna e bambino abiti, gonne, pantaloni, completi, salopette, tutine, camiciotti, magliette e borse mare STANDA VI FA RISPARMIARE