

Difesa dell'ambiente: denunce e proposte per un grave problema dei nostri giorni

«Ministri, l'Europa vi guarda». Arriva un monito alla Cee

Le associazioni ecologiche dei dieci paesi hanno preparato un memorandum per la riunione del 7 marzo a Roma - Cinque punti guida

ROMA — Anticipare di tre anni, al 1° luglio 1988, l'adozione obbligatoria nei paesi della Cee della benzina senza piombo; adottare gli standard americani o giapponesi, e non altri meno severi, per ridurre le emissioni inquinanti dei motori; la convocazione di una conferenza a livello europeo sulle tecnologie di riduzione degli scarichi dei grandi impianti di combustione; il problema dell'impatto ambientale; l'immediata approvazione di un provvedimento per i contenitori di bevande. Questi i punti principali di un lungo e dettagliato documento presentato l'altro giorno al ministro Biondi e ieri alla stampa dal rappresentante dell'Ufficio Europeo per l'ambiente (Bee) in visita per quattro giorni in Italia. Il presidente del Bee, l'irlandese Margaret Sweeney, il segretario generale Ernst R. Klatte, l'addetto stampa Tom Burk a nome degli altri 10 milioni di soci raggruppati in più di sessanta associazioni ambientaliste, sparse in tutta Europa, hanno spiegato nei dettagli quale la linea di azione di questo grande movimento e quanto intenda incidere con la sua azione sulla politica ambientale dei paesi aderenti alla Cee i cui ministri dell'Ecologia si ritroveranno a Roma il 7 marzo prossimo per un Consiglio che sarà presieduto proprio da Biondi.

Nonostante gli impegni presi dai politici (troppo spesso solo sulla carta) ed il riconoscimento che da essi viene dal ruolo importante che i movimenti svolgono in questo campo (anche questa troppo spesso resta una pura esercitazione «politica») i problemi da affrontare sono ancora molti. Il tentativo di costruire una «voce europea» dell'ambiente si scontra con esigenze e problemi nazionali che hanno la loro importanza ma sono, a volte, in contraddizione con quelli di altri Paesi che pure fanno parte della Cee. Di qui la necessità di una attenzione sempre maggiore che, al di fuori dei giochi politici, può venire solo dalle associazioni ecologiche. Un ruolo che queste ultime non sono disposte a delegare stando anche alle parole degli autorevoli rappresentanti in visita in questi giorni in

Italia. I temi di intervento sono ben definiti, idee molto chiare. L'handicap è quello che l'attuazione dipende da altri.

Ma vediamo, più nel dettaglio, quali sono i punti di maggior impegno del Memorandum approvato dall'Ufficio Europeo per l'ambiente. Innanzitutto il problema del piombo nella benzina su cui si prevede che la seduta del consiglio dei ministri del 7 marzo potrà finalmente dare una risposta definitiva. L'introduzione volontaria da parte di alcuni paesi di questo tipo di carburante fa capire come ormai il rinvio sia divenuto solo un «falso problema». Più difficile l'intervento per l'abbattimento delle emissioni inquinanti dei motori. Il Bee oltre ad alcune indicazioni di lavoro a lungo termine, propone al consiglio di prendere in considerazione almeno la possibilità di ridurre la velocità massima sulle strade a 80 chilometri e a 100 sulle autostrade e una conferenza europea che potrebbe finalmente fare il punto sulle peggiori acque che stanno distruggendo i laghi, le foreste, i monumenti di tutta Europa. Il parlamento danese — stando sempre al documento del Bee — dovrebbe finalmente modificare le sue istruzioni al ministero per l'Ambiente facendo così partire la direttiva per la valutazione di impatto ambientale che giace da 5 anni sul tavolo del Consiglio dei ministri Cee; l'ambiente di altri paesi sta già pagando il prezzo dell'atteggiamento della Danimarca. Ed infine i contenitori delle bevande, bottiglie grandi e piccole, di vetro e di altro materiale che inquinano le nostre spiagge e le nostre strade. In questo campo — ribadisce il Bee — bisogna approntare direttive precise non solo raccomandazioni cui è molto semplice sfuggire. Ad esempio, una campagna per i «vuoti a rendere» e il riciclaggio di essi. L'importante però è lavorare e in fretta. Il degrado in Europa ormai è tale che continuando solo a discutere saremo un paese che, come lo stato del Texas sul Titanic mentre affonda e chiederà chi deve pagare le scialuppe di salvataggio.

Marcella Ciannelli



«Il Veneto è sull'orlo del disastro ecologico»

Drammatica denuncia del gruppo regionale del Pci - L'Adige inquinato al punto che vi sono persino pericoli per l'uomo - E nelle cave vengono scaricate sostanze tossiche

Dalla nostra redazione

VENEZIA — Lungo le rive ormai malsane di uno dei più decantati fiumi d'Italia, l'Adige, c'è un piccolo centro abitato che fa comune a sé. Si chiama Ronco d'Adige e, al di là della sua modestia urbanistica e architettonica, si sta meritando una fama terribile ma legittima perché nel disastro ambientale che i governi regionali democristiani hanno imposto in questi anni al Veneto, il piccolo centro si è conquistato un ruolo paradigmatico: 16% della sua superficie è una sola immensa cava che ha fornito materiali edili a migliaia di cantieri. Un disastro? Ci vuol poco a prenderne atto. Ma gli amministratori democristiani del piccolo comune, non contenti, si sono persi d'animo ed hanno scoperto addirittura gli incredibili profitti garantiti da una discarica controllata. Poco importa se il comune è ridotto ad un pugno di case confinanti con una cava: hanno fatto un po' di conti ed hanno calcolato che gli scarichi nel terreno potrebbero ospitare tutti i rifiuti solidi di tutti i comuni in Italia per un intero anno. E così Ronco d'Adige si accinge a diventare uno dei comuni più ricchi e insieme invivibili del mondo; le maschere anti-

gas, se il progetto trovasse modo di realizzarsi, garantirebbero ben poco gli abitanti del luogo.

Questa è una delle tante storie raccontate ieri mattina dal gruppo regionale comunista ad un gruppo di giornalisti francamente sbalorditi. «Con la Dc veneta — ha detto il capogruppo Giuliano Vernier — abbiamo aperto da anni una vera e propria vertenza sul terreno dell'ecologia; ora la situazione sta degenerando pericolosamente e la mozione che stiamo per presentare in Consiglio non è che l'atto più recente di una campagna tesa ad invertire un modus vivendi che sta trasformando una delle regioni più belle e dolci del Paese nella pattumiera d'Italia». I comunisti hanno citato un caso agghiacciante: c'è un'area di confine tra le province di Padova e di Venezia in cui i singoli comuni sono stati costretti ad emettere delle ordinanze di divieto e di diffida nei confronti di quanti intendano usare i corsi d'acqua della zona per irrigare i campi e le colture. Ma non basta, in quelle stesse ordinanze si offre un esempio illuminante della «perversione» inconsapevole che il disastro ecologico ha fatto maturare nella cultura di quel

luoghi; se, a dispetto del divieto, qualcuno intendesse usare quell'acqua, sappia che i prodotti irrigati (stiamo riassumendo il senso del documento) non potranno essere consumati crudi e quelli cotti dovranno essere prima lavati in un certo modo e poi cucinati in un altro modo per questo o quel tempo. Precauzioni da «day after» recitate con la tranquillità del sopravvissuto. Nelle falde, a ridosso dei grandi centri urbani, c'è il cromo delle mille concerie della regione e delle zone adiacenti perché nel Veneto è facile scaricare contrariamente a quanto accade invece nella vicina Lombardia per non parlare dell'Emilia. Ci sono le cave, ossia quelle enormi voragini aperte dalle ruspe e dai bulldozer senza alcun controllo lungo le rive dei fiumi e sui fianchi delle colline più famose d'Italia, che sembrano fatte apposta per raccogliere immondizia, anche la più pericolosa. Nel pressi di San Martino Buonalbergo (Verona) sono stati sorpresi dei camion targati Torino mentre scaricavano in una cava piena d'acqua rifiuti tossici dannosissimi, residui di produzioni farmaceutiche. «È un fenomeno diffuso — ha insistito Bragaja —; quello che conosciamo

è solo una parte di quello che accade ogni giorno in una regione il cui equilibrio ecologico è stato messo alla corde da politiche folli e dissenate. Il governo regionale, di tanto in tanto, prestando dall'opinione pubblica e dalla nostra opposizione, commissiona degli studi, premette per una nuova strategia di uso nel territorio, ma la programmazione non arriva e i risultati degli studi vengono gelosamente nascosti. Non si tutela il territorio, mentre migliaia di tonnellate di rifiuti urbani provenienti da mezza Italia a bordo di camion attraversano, di notte le strade della regione a caccia di un posto buono per essere depositate. Questo traffico alimentare da anni un commercio clandestino che inghiotte fiumi di miliardi; possedere una cava, oggi, nel Veneto significa essere miliardari. Intanto, sulle rive della laguna, nel cuore di un sistema ecologico delicatissimo anche se abbondantemente degradato, si stanno accumulando migliaia di tonnellate di scorie di carbone che la centrale Enel di Fusina non sa più dove gettare. E basterà una pioggia per farle dilavare in laguna.

Toni Jop

Calabria, un attacco concentrico alla natura

Villaggi turistici sul Pollino
Gli scempi di Gioia Tauro

Dalla nostra redazione

CATANZARO - L'assalto alla natura in Calabria non si ferma. Dopo la denuncia del Wwf sugli impianti di risalita nell'altopiano silano, con la polemica assegnazione del Premio «Attila» ai dirigenti dell'Ente di sviluppo calabrese, questa volta scendono in campo le «oro-nature» le tipiche (Legge italiana protezione degli uccelli) che lanciano l'allarme su un altro scempio in atto in Calabria. La zona minacciata è addirittura un'area considerata a livello internazionale come una delle rarissime sopravvivenze delle «zone selvagge» europee. Si tratta del Cozzo Pellegrino, in provincia di Cosenza, sui Monti della Mula, la catena costiera fra il Pollino e la Sila, dove si vuole costruire un villaggio turistico. Siamo esattamente nel territorio del comune di San Donato di Ninea, zona impervia e di selvaggia bellezza. Qui lo scorso anno vennero giornalisti da tutta Italia per narrare la «nuova febbre dell'oro scoppiata dopo che un geologo milanese aveva scoperto una vena aurifera tra le rocce di quelle montagne. Ora, lungo le vecchie mulattiere che portano alla vetta di Cozzo Pellegrino, già si notano i primi segni di sbancamento delle ruspe: vogliono sventrare la montagna con un lungo nastro d'asfalto che dovrebbe «rimuovere» alcuni megasindacati della speculazione turistica. Il Wwf, per questo, nei mesi scorsi aveva già presentato un esposto al pretore di San Sosti (Cosenza). Ora sono intervenuti «pro-nature» e Lipu: «La zona di Cozzo Pellegrino — dicono le due associazioni — è citata dalla società botanica italiana nell'elenco dei biotipi da salvaguardare. Si presenta di elevatissimo interesse naturalistico per la presenza di specie animali e vegetali endemiche o comunque rare e di eccezionale interesse paesaggistico per la bellezza selvaggia dei luoghi». Le due associazioni hanno dunque chiesto che i lavori di sbancamento siano immediatamente sospesi. Non è l'unico scempio in atto sulle montagne calabresi. Sul versante calabro del massiccio del Pollino si sta preparando un'opera di devastazione con piani di lottizzazione, progetti di insediamenti abitativi nella zona del valico di Campo Tenese — quasi al confine con la Basilicata — e negli altri incantevoli luoghi del Pollino dove resiste ancora una flora e una fauna molto rara. E tutto ciò perché la legge regionale che stabiliva vincoli a salvaguardia del Pollino è scaduta il 31 dicembre '81 ed è stata completamente disattesa. Non è stata infatti costituita la commissione speciale che avrebbe dovuto elaborare una proposta per la salvaguardia dell'ambiente e — a distanza di cinque anni — non sono stati neanche spesi i venti miliardi erogati dallo Stato. In una sua interrogazione, il consigliere regionale comunista Mario Alessio, rileva come la Regione Basilicata da diversi anni dispone invece di un progetto per la salvaguardia e lo sviluppo del suo versante del Pollino e chiede quindi che al più presto venga emanata una legge di proroga per evitare lo scatenarsi della speculazione su quelle montagne, che invece (così si conclude l'interrogazione) dovrebbero diventare parco nazionale. Dalle montagne della Mula e del Pollino spuntano Gioia Tauro, la Gioia Tauro; anche qui le proteste per gli scempi paesaggistici non accennano ad attenuarsi. Questa volta riguardano la megacentrale a carbone che l'Enel vorrebbe costruire a Gioia Tauro. È nato su iniziativa dell'amministrazione di Gioia Tauro, un consorzio di comuni che si oppone alla centrale a carbone e intende dimostrare la sua pericolosità per l'ambiente e la salute degli abitanti. È stata nominata una commissione tecnico-scientifica — formata da esperti a livello internazionale — alla quale sarà affidato il compito di riferire sugli effetti ambientali tenuto conto delle condizioni geografiche, demografiche ed ecologiche del territorio interessato alla costruzione della centrale.

Filippo Veltri

Oli minerali inquinanti: un consorzio li rigenera

Resta però attivo il mercato clandestino - Danni assai gravi

MILANO — «Acqua e olio, signore». La frase del benzinaio è ormai entrata nella nostra vita, è una fetta del nostro passaggio meccanico-industriale. Ogni volta che cambiamo l'olio dell'automobile, dicono gli esperti, ridiamo vita al nostro motore: eppure, inconsapevolmente e fino ad ieri innocente, diamo anche un contributo alla morte dell'aria e dell'acqua.

In Italia, infatti, si consumano ogni anno 600 mila tonnellate di olio minerale (circa 350 mila per i veicoli a motore e 250 mila per le industrie) e di gran parte di esso si perdono completamente le tracce. Diciamo meglio: fino a un anno fa, cioè fino alla costituzione per legge del Consorzio obbligatorio degli oli usati, tutto questo prodotto o veniva buttato via, oppure era bruciato, quasi sempre mescolato al gasolio o ad altri combustibili analoghi.

Eppure il potere dell'olio usato può raggiungere livelli allarmanti. A causa degli additivi che esso contiene e delle parti di degradazione che accumula nella sua funzione all'interno della macchina che lubrifica, l'olio usato può raggiungere livelli di piombo sette volte superiori a quelli contenuti nella benzina. È stato calcolato che cinque litri di lubrificante usato, cioè la quantità media di un cambio olio per autovettura, contengono 20 grammi di piombo. E già questo è sufficientemente inquietante: ma analisi accurate effettuate presso la stazione sperimentale combustibili di Milano ed un altro laboratorio di Torino hanno rilevato la presenza di cadmio, cromo, zinco, nichel in quantità rimarchevoli (centinaia di milligrammi ogni chilo) di idrocarburi aromatici (alcuni dei quali sono sicuramente cancerogeni) persino mille volte superiori a quelle presenti negli oli nuovi e centinaia di volte in più della benzina. Anche il famigerato Pcb (policlorobifenile) campeggia al valore medio di 100 milligrammi ogni chilo di olio, ma in un campione ne è stata rilevata la presenza di 273 milligrammi.

C'è da sobbalzare e da pensare seriamente a lasciare l'auto nel garage a favore del vecchio tram. Eppure un rimedio c'è e molto meno drastico: raccogliere gli oli usati e rigenerarli, cioè sottoporli ad un vero e proprio processo di nuova raffinazione che, secondo il parere dei tecnici, li rende (dal punto di vista delle proprietà chimico-fisiche) del tutto uguali agli oli di prima raffinazione.

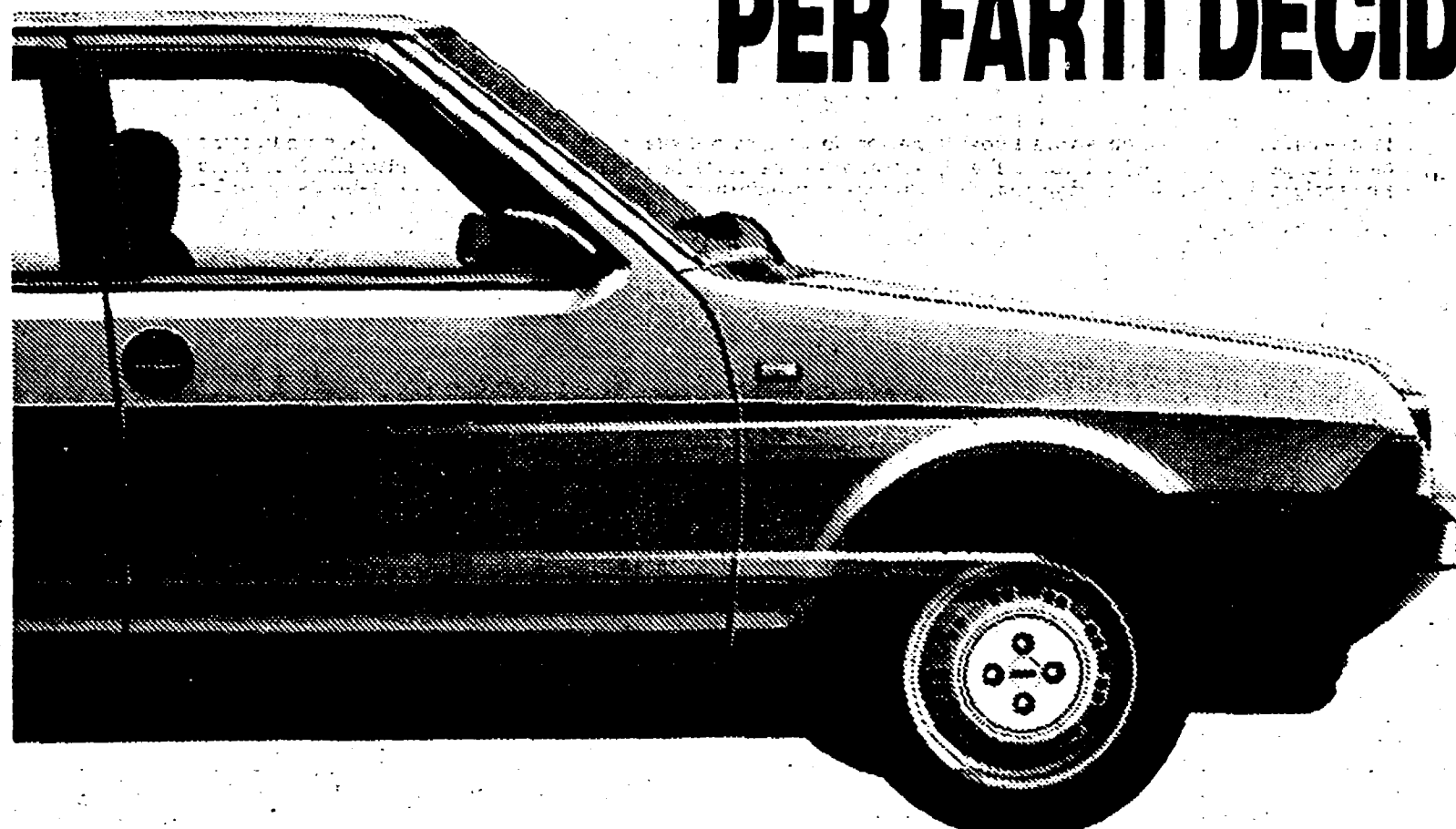
È stato calcolato che da tre litri di olio usato si possono recuperare due litri di olio nuovo: ogni anno, in Italia, si potrebbe produrre 120 mila tonnellate di olio rigenerato, cioè circa il 70% di tutto quello che è possibile raccogliere e che si presta alla rigenerazione.

Il Consorzio obbligatorio per gli oli usati è lo strumento costituito per legge appositamente a questo scopo. Dopo una fase di rodaggio, durata quasi un anno, esso è completamente funzionante (anche dal punto di vista delle scadenze legali) dal 24 febbraio. Attraverso la sua rete di raccoglitori il consorzio ritira l'olio usato e lo avvia alla rigenerazione od alla distruzione con le garanzie richieste dalla legge.

Tuttavia, tracciando un primo bilancio di attività del consorzio, il suo presidente Attilio Candini ha rilevato che una soluzione soddisfacente del problema è ancora lontana. La raccolta capillare, infatti, incontra ancora molte difficoltà oggettive. Mentre, infatti, il consorzio ritiene possibile raccogliere e trattare 70 mila tonnellate di olio usato nel 1985, il suo presidente è anche convinto che una quantità pari o addirittura superiore vada ad alimentare il «mercato clandestino».

Ino Iselli

RITMO TI PROPONE DIECI VERSIONI PER FARTI DECIDERE MEGLIO.



Ami la velocità? Ecco la Ritmo Abarth, più di 190 Km/h. Se sei invece più sensibile all'economia dei consumi, pensa ai 20 Km/lt della Energy Saving. E tra questi due estremi ci sono ben altre 8 versioni di Ritmo tra cui scegliere quella più adatta a te, comprese due Diesel. In tutte le versioni, comunque, Ritmo resta una delle vetture più affidabili e più valide del mercato, oltre che la più spaziosa e capace della sua categoria. Vieni in una delle Succursali o delle Concessionarie Fiat, e fatti raccontare tutto sulle Ritmo. Così deciderai meglio.

NOI TI PROPONIAMO UNA FORMULA VINCENTE PER FARTI DECIDERE VELOCEMENTE*

* offerta valida dal 14/2/85

30% in meno sugli interessi con rateazione Sava.
(risparmio fino a L. 2.320.000 con quota contanti pari alla sola IVA e messa in strada)

cumulabile con

1 milione di super valutazione sul tuo usato in permuta per Ritmo benzina.

Fino a 2.500.000 in meno con Savaleasing
(IVA inclusa - 100 soluzioni diverse, da 13 a 48 mesi)

Concessionarie e Succursali FIAT
DELLE PROVINCE DI MILANO, COMO, SONDRIO, PAVIA, VARESE.

