

## La polemica

Pochi e cari. No, troppi e brutti  
La storia infinita  
dei porticcioli turistici italiani

I POSTI BARCA SONO INSUFFICIENTI, MA UN'INDAGINE DI LEGAMBIENTE RIVELA CHE IN NOME DELLA NAUTICA SI SONO COMPIUTI VERI SCempi

Oggetto del desiderio di amministratori locali che li vedono come panacea per lo sviluppo turistico, soprattutto nelle isole: osteggiati dagli ambientalisti che ne sottolineano spesso le scelte legate a logiche clientelari con pesanti conseguenze sugli ambienti costieri: spesso eterni incompiuti a causa della burocrazia, di appalti infiniti o di varianti in corso d'opera. I porti turistici italiani sembrano essere condannati a una difficile esistenza: secondo il Portolano dei mari d'Italia edizione '99, sarebbero circa 700 gli approdi, comprendendo però anche quelli in Corsica e Costa Azzurra. Ma l'offerta di posti barca è assolutamente inadeguata secondo i dipartimenti, in rapporto agli 8.000 chilometri di coste del nostro paese e alla domanda di turismo nautico: inoltre hanno prezzi alti e, spesso, servizi insufficienti.

Un parere condiviso, per la verità, anche dal Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Aurelio Misiti. «In Italia i posti barca disponibili sono assolutamente inadeguati, il numero degli approdi non soddisfa nemmeno il 40% delle barche italiane, circa 40.000 nautanti che sono costrette a trovare posto in Grecia, Croazia o Costa Azzurra. È giunto il momento di recuperare il ritardo storico della nostra nautica da diporto. Da quando abbiamo ottenuto questa semplificazione delle procedure si è passati da 24 passaggi per ottenere un'autorizzazione, a 4-5. Non a caso negli ultimi due anni ci sono giunti 40 progetti, specialmente al Sud, Calabria e Sicilia. Abbiamo voluto responsabilizzare le Regioni - conclude Misiti - e fare in modo che le opere non danneggino l'ambiente costiero. Anche la valutazione di impatto ambientale spetta alle Regioni, sempre che le infrastrutture non superino certe dimensioni previste dalla legge».

Ma una recente indagine della Legambiente sullo stato delle infrastrutture portuali nel Mezzogiorno rivela invece che nell'Italia meridionale si sono compiuti, in nome della nautica da diporto, veri e propri scempi: opere avviate e mai terminate che hanno fatto spendere fiumi di denaro pubblico, porti localizzati in aree inadeguate (senza infrastrutture e servizi),

## INFO

## Verdi: allarme cemento in Liguria

«Una colata di cemento da 10.000 miliardi»: è questo, secondo i Verdi liguri, il destino della Liguria se i Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (Pruss) non saranno in parte modificati, corretti o, in qualche caso, cancellati. Per questo gli ambientalisti del «sole che ride» hanno scritto al ministro ai Lavori Pubblici Enrico Micheli, al suo sottosegretario Gianni Mattioli (Verdi) e al presidente della giunta regionale della Liguria Giancarlo Mori chiedendo che le proposte che vengono dalla Liguria siano considerate «sorvegliati speciali» per smascherare gli eco-furbi».

LUCIO BIANCATELLI



litorali devastati dal cemento. «In nome dei porti turistici si stanno consumando scempi vergognosi, soprattutto in Salento o in Sicilia: - accusa Sebastiano Venneri, Responsabile Mare di Legambiente - finora si sono realizzate megaopere ma senza alcun criterio, che non promuovono di certo la nautica da diporto. In Sardegna alcuni gridano vendetta, come Villasimius, dove la costruzione del porto ha determinato la scomparsa della famosissima spiaggia del riso, o Buggerru, costato 30 miliardi ma autentica cattedrale nel deserto: non dispone di alberghi né di un centro abitato nelle vicinanze. Un altro esempio clamoroso è Capo d'Orlando, in provincia di Messina: un cantiere aperto da un quarto di secolo costato finora oltre 10 miliardi, che ha determinato lo sconvolgimento di tutto il litorale nella zona di sottoflutto. Il nostro slogan è: più posti barca, meno porti turistici».

La sparizione delle spiagge in conseguenza alla costruzione di porti è un caso frequente: i mo-

li, gli sbarramenti interrompono infatti il naturale trasporto di sabbia da parte delle correnti. E per difendere la spiaggia dall'erosione si fa ricorso ad altre opere, come scogliere frangiflutti.

Ecco perché si fanno strada soluzioni soft, come i cosiddetti «porti verdi», ottenuti con pontili galleggianti, soluzioni leggere che non prevedono grandi

investimenti, o il recupero di strutture antiche o abbandonate. Nella ex Jugoslavia, ad esempio, con interventi molto leggeri come semplici scogliere messe nel posto giusto, adeguati incentivi all'attività di noleggio, si è riusciti a far decollare il settore senza produrre grandi scempi ambientali.

Uno studio del mensile Nautica del 1991 individuava, fra i

67 porti esistenti in Sicilia, 14 che si potevano attrezzare da subito con pontili galleggianti, recuperando così 3.500 posti barca a fronte di un investimento di 15 miliardi. Ma la Regione non intende, evidentemente, seguire questa strada, visto che ha di recente incaricato il Genio Civile di realizzare un piano di prefattibilità per la realizzazione di 38 approdi per 17.000 posti barca da realizzare con un investimento pubblico e privato di circa 800 miliardi, sfruttando i fondi comunitari del Pop 2000-2006.

Tra i maggiori interventi quello di Salina (21 miliardi) Balestrate (22 miliardi), Milazzo (4,5). Sempre secondo l'indagine di Legambiente, fra il 1982 e il 1996 sono stati spesi in Sardegna circa 600 miliardi di lire di fondi regionali nei 25 porti turistici pubblici dell'isola. Appena 2.500 posti barca al costo di circa 240 milioni l'uno, quattro volte tanto rispetto al costo medio di un posto barca in un porto di medie dimensioni.

## GENOVA

## 117 miliardi per ripulire il mare

Sono già disponibili i 117 miliardi ottenuti dallo Stato italiano come risarcimento per i danni ambientali prodotti dall'affondamento della petroliera greca «Haven» al largo di Arenzano, a ponente di Genova. Di questa somma lo Stato terrà circa 23 miliardi per interventi di emergenza già compiuti. I restanti 94 saranno così suddivisi: 25-30 per la bonifica del mare dove giace ancora il relitto; i restanti 60-65 saranno distribuiti ai Comuni costieri, nell'ambito di un accordo di programma, per progetti di riqualificazione ambientale. E quanto ha riferito il sottosegretario all'Ambiente Valerio Calzolaio. Il sottosegretario ha anche annunciato che entro la fine di ottobre il ministero dell'Ambiente conta di giungere alla firma dell'accordo di programma.

## Il taccuino

## Lamentazioni di un viaggiatore maltrattato

MARCO FIORLETTA

Fuggiti dal sole delle calde spiagge del Gargano, in un giorno d'agosto, ci siamo recati a Monte S. Angelo, uno dei più antichi luoghi di culto d'Italia. E lì abbiamo sperimentato per l'ennesima volta, ove ce ne fosse bisogno, il cammino che l'industria dell'accoglienza deve ancora fare in Italia.

Usciti dal Santuario che dà il nome al paese, era l'ora di pranzo, ci siamo fatti irretire, abbastanza volentieri, dal padrone di un ristorante che si lamentava del fatto che a Monte S. Angelo il turismo non fosse stanziale, della mancanza di un sufficiente numero di posti letto che permettesse una più lunga permanenza dei turisti. Mentre ci avviavamo al ristorante, il gentile signore mi illustrava anche alcuni aspetti storici della cittadina, ovviamente alla carenza di cartelli informativi. Mentre attendevamo l'arrivo delle portate, purtroppo abbiamo assistito ad una scena a dir poco vergognosa. Un adulto, all'apparenza il gestore del ristorante, scalcia un cameriere ragazzino e lo apostrofa in termini, come si suol dire, poco urbani, facendo calare il gelo tra gli avventori. A ciò si aggiunge l'eccessivo prezzo del pranzo.

Il fatterello non è una semplice lamentazione, ma è indice di come molti operatori del turismo si rendano conto dei problemi che hanno nell'accrescere il loro volume d'affari, ma contraddicano con le opere ciò che dicono a parole. Tenendo presente che a pochi chilometri da Monte S. Angelo si trova S. Giovanni Rotondo, quindi tutto il turismo religioso dedicato a Padre Pio, non stiamo parlando di un paese che non ha possibilità di sviluppo. Ma finché il turista verrà visto come un limone da spremere sarà inutile lamentarsi del progressivo calo dei flussi turistici. È logico che questo discorso vale anche per tante altre realtà italiane. Nessuno chiede che i piccoli esercizi abbiano la certificazione ISO (International Standard Organization), anche se sembra che in alcune situazioni la Calabria l'abbia richiesta ed ottenuta, ma che ci si attenga ad un minimo di dovere di ospitalità verso il turista, che rappresenta una delle maggiori possibilità di sviluppo. In pochi casi si vede la segnaletica riservata ai disabili, mentre tutte le estati i giornali ci raccontano di casi di intolleranza, in alberghi, in ristoranti, in discoteche. Si legge di conti stratosferici per un pasto, per un aperitivo. Ma quanti sono quelli che non finiscono sulla stampa e che comunque con il passaparola raggiungono migliaia di potenziali turisti? A quando una seria politica di aggiornamento degli operatori da parte delle organizzazioni di categoria per evitare le lamentele di fine stagione sul turismo che diminuisce? Una seria educazione alla cultura dell'accoglienza, corsi di aggiornamento sulle nuove tecniche di comunicazione, corsi di lingue e quant'altro serve a migliorare l'immagine dell'azienda e di conseguenza della cittadina sono ormai irrinunciabili e non più rimandabili. Sconcertano anche certe soluzioni di amministratori locali volte a far pagare servizi d'accoglienza minimi, come i bagni pubblici, differenziati tra i residenti e i turisti. Il turista, spesso fonte unica di entrate per piccoli e grandi comuni, viene visto come un male necessario. E come tale viene trattato.

GARE • BILANCI • ASTE • APPALTI

LA LEGGE È UGUALE PER TUTTI.

(SU L'UNITÀ PERÒ COSTA MENO)

Se la pubblicità è un obbligo per legge, il risparmio è un diritto. Con l'Unità potete acquistare spazi per gare, bilanci, aste ed appalti (legge n° 67/87 e D.L. n° 402 del 20/10/98) ad un prezzo decisamente promozionale, certi di essere letti dalle persone che contano. Il prestigio di una grande visibilità alla portata di tutti gli Enti e Ministeri.

Per informazioni e preventivi telefonare allo 06 • 69996414 o allo 02 • 80232239

Secondo Istituto di Advertis. Economici  
l'Unità

Quotidiano di politica, economia e cultura

