

Mercoledì 27 ottobre 1999

10

LE CRONACHE

l'Unità

## LA PAGELLA

Parchi in aumento  
ma diminuisce  
la difesa ambientale

biente nel rapporto Ambiente Italia 2000, curato dall'Istituto di ricerche Ambiente Italia, che ha scattato una fotografia del Belpaese attraverso ben 100 indicatori statistici. Tra le voci positive si segnala la crescita delle aree protette, passate da 575 mila a 2,3 milioni di ettari (il 7% della superficie complessiva), cui vanno aggiunti i 270 mila ettari delle riserve marine. L'agricoltura biologica è uscita dalle attività di nicchia e oggi interessa il 3,5% della produzione totale. La raccolta differenziata dei rifiuti nell'ultimo decennio è passata dallo 0 al 9,4%. Le ruspe hanno cominciato ad abbattere alcuni ecomostri simbolici dell'abusivismo edilizio (Fuente, villette del Simeto): sonostate mille le demolizioni nel corso del '99. Tra le note dolenti, il rapporto indica la depurazione. Oltre il 30% degli abitanti dei capoluoghi di provincia è tuttora privo di un sistema di depurazione: circa il 35% della popolazione servita dagli acquedotti non dispone di acqua sufficiente per almeno 3 mesi l'anno. Ma gli italiani sono spreconi: consumano 980 metri cubi annui d'acqua a testa, contro i 604 di media europea. Nelle città cresce l'inquinamento acustico, l'ozono ed il tasso di motorizzazione: ci sono 54 auto private ogni 100 abitanti (31 milioni totali) il massimo in Europa. Quanto all'innovazione tecnologica, dei 9140 brevetti acquistati, soltanto 2700 (il 3%) è made in Italy mentre è cresciuto il peso tributario complessivo ma è diminuito quello delle tasse energetico-ambientali. Quanto alla dispersione di sostanze tossiche l'Italia determina il 27,4% del totale dei rilasci di metalli pesanti nell'atmosfera di tutta l'Ue.

ROMA Promossa in aree protette (il 75% istituito nell'ultimo decennio) e bioagricoltura (400 mila ettari riconvertiti in 5 anni), bocciata in trasporti (su auto l'81% degli spostamenti) rumore (25 milioni di italiani a rischio) ed ozono. E un'Italia a luci ed ombre quella che emerge dall'eco-pagella di Legam-



## I RETROSCENA

## MANCANZA DI CARBURANTE A FIUMICINO «DISAGI E RITARDI SI POTEVANO EVITARE»

di ENRICO CATTANEO

Neanche all'automobilista più stupido capita ormai di mettersi in viaggio con il serbatoio della benzina completamente vuoto. L'aeroporto romano di Fiumicino, invece, l'11 ottobre scorso si è fermato perché mancava il carburante per rifornire gli aerei: ritardi e voli annullati a decine, disagi e bivacchi per i passeggeri. Nello stesso giorno, per colpa di sventura, la stazione Termini era in tilt per i capricci di un cervellone elettronico: Roma città chiusa alla vigilia del Giubileo. Si è detto che le compagnie aeree fossero state prese di sorpresa dall'esaurimento dei depositi di benzina Avio, gestiti a Fiumicino dalla società Seram per conto delle «nove sorelle» petrolifere. Ma dagli accertamenti in corso emerge una realtà diversa: la paralisi dell'aeroporto della Capitale si poteva evitare e sicuramente si potevano alleviare i disagi per migliaia di persone. Già dal 27 settembre, infatti, i depositi di «jet-fuel», carburante per jet, di Fiumicino segnavano il rosso.

«Il Salvagente» è in grado di anticipare il rapporto della commissione d'inchiesta dell'Ente nazionale per l'aviazione civile incaricata dal ministero dei Trasporti di far luce sul flop di Fiumicino (composta dagli ingegneri Roberto Passatore, Daniele Carrabba e Fabio Nicolai). Ecco le prime risultanze raccolte dalla commissione in un rapporto preliminare, inviato al ministero, il 14 ottobre scorso.

IL RAPPORTO. «Nel caso dell'aeroporto di Fiumicino - scrivono i commissari - il carboturbo o "jet-al" (carburante per aerei derivato dal petrolio e simile a kerosene) arriva nello scalo da due centri: la raffineria di Ponte Galeria e il deposito Praoil (società dell'Agip) di Pantano di Grano. Da entrambi i centri si dipartono oleodotti dedicati, cioè adibiti esclusivamente al trasporto dei carburanti in questione che confluiscono nel deposito Seram, società per azioni costituita nell'ambito delle varie società petrolifere operanti in aeroporto. La Seram, con depositi situati accanto al confine aeroportuale ed aventi capacità di 33.800 metri cubi, offre alle varie società petrolifere la possibilità di disporre di uno stoccaggio di carburante, oleodotti e impianti di distribuzione comuni. Dai depositi Seram si dipartono condotte che avviano il carburante direttamente alle bochette di presa delle pipole di parcheggio, da dove gli aerei si riforniscono; in corrispondenza ai suddetti punti di presa termina la competenza della Seram. Orientativamente si può tener conto che la media giornaliera di carburante erogato agli aeromobili in partenza da Fiumicino ammonta a circa 4 mila metri cubi. Dal punto di vista operativo, si osserva che generalmente ogni compagnia aerea ha contratti a termine con le compagnie petrolifere vincitrici delle relative gare di appalto».

I FATTI. «In base ad informazioni ancora da accertare - continua il primo rapporto dei commissari - sembra che per tutto il mese di settembre la raffineria di Ponte Galeria sia stata fermata per la necessaria manutenzione triennale e quindi non sia stata in grado di rifornire il petrolio greggio arrivato da una petroliera che sarebbe dovuta arrivare con kerosene già pronto per l'uso; sembra inoltre che un'ulteriore petroliera sia giunta con ritardo e sia stata accolta in darsena solo il mattino successivo al suo arrivo. La Seram, il 7 ottobre, allertava le compagnie petrolifere sul rischio di carenza di carburante che andava profilandosi e chiedeva loro di costituire altrove il deposito intangibile previsto dalla legge per tutti i fornitori di oli minerali. (...) L'8 ottobre la Esso avvertiva a sua volta l'Alitalia di quanto sarebbe potuto accadere. Si sta accertando se anche le altre compagnie petrolifere abbiano agito analogamente con i rispettivi clienti. Alle ore 13,10 di domenica 10 ottobre la Seram consegnava alla direzione dell'aeroporto un messaggio con cui annunciava la prevista carenza di carburante a partire dalle 13 del giorno successivo, così da permettere l'emissione di un Notam (comunicazione ufficiale, ndr) e informare tutti gli interessati della circostanza. Ciò avrebbe dato la possibilità ai vettori con voli per Fiumicino di organizzarsi adeguatamente (facendo ad esempio scalo tecnico in un aeroporto precedente Fiumicino, o prevedendo l'atterraggio a Ciampino, o atterrando a Fiumicino con carburante sufficiente a proseguire il viaggio). La direzione aeroportuale provvedeva ad avvertire telefonicamente i responsabili dei vari enti (Adr, Aoc, Alitalia, Enav) e trasmetteva all'Enav una richiesta di Notam che veniva emanato da quest'ultima alle ore 15,55 del 10 ottobre, circa 21 ore prima del verificarsi dell'evento e quindi con anticipo sufficiente ad informare tutti i vettori della carenza prevista negli approvvigionamenti prima che i rispettivi aerei iniziassero un volo verso Fiumicino (il tempo massimo di un eventuale volo civile senza scalo è usualmente inferiore alle 13 ore)».

Nonostante ciò alle 13,10 dell'11 ottobre cessava l'erogazione del carburante, con fortissimi disagi per i passeggeri, mentre tutto il mondo sapeva che dall'aeroporto di Fiumicino, per un'intera giornata, nessuno riusciva più a partire.

# Città sull'orlo di una crisi di nervi

## Legambiente, a Venezia la maglia nera. Per il rumore si dorme sempre meno

SIMONE TREVES

ROMA In città lo stress ambientale è assicurato e aumenta. Consumi di acqua ed elettricità, produzione di rifiuti e numero di auto, i 4 fattori di pressione per eccellenza sull'ambiente urbano, sono in crescita soprattutto dove il conglomerato urbano si fa metropoli. E c'è una città in cui gli indicatori sono «fuori scala». Venezia. La città lagunare è prima infatti in 3 indicatori su 4: consumo più acqua di tutte con 562 litri al giorno per abitante, più elettricità con 6700 kwh abitante, produce più rifiuti con 639 kg per abitante l'anno. Non è prima ovviamente per la motorizzazione privata, vista la sua vocazione acquatica, ma l'inquinamento rumore e da scarico di gas dei motori, marini in questo caso e per questo spesso più inquinanti, è all'altezza delle altre grandi città.

Sono alcuni dei dati che emergono dal Rapporto Ambiente Italia 2000 di Legambiente. In questa classifica non sta bene neanche Milano, prima per auto, 66 ogni 100 abitanti, seconda per consumi idrici (536 litri ad abitante al giorno), quarta per consumi elettrici (4660 kwh abitante), mentre è virtuosa per i rifiuti, dove occupa solo l'ottavo posto con 508 kg ad abitante l'anno. Tornando a Venezia e al suo stress, c'è chi lo spiega non solo con i 300 mila residenti (70 mila nel centro storico), ma soprattutto con i 12 milioni di turisti che ogni anno sbarcano in piazza San Marco.

E lo conferma il vicesindaco Michele Vianello, spiegando che «Venezia è una città di 12 milioni di abitanti, non di 300 mila residenti, c'è un surplus di consumi legati ai turisti» e promettendo iniziative per far pesare sulle spalle dei turisti e non più dei vene-

ziani i costi di alcuni servizi come quella già avviata l'estate scorsa con quella che è stata subito ribattezzata la «pipi card», un modo per far pagare prezzi diversi, nell'uso dei gabinetti pubblici, travolgenti e veneziani doc.

Altro fattore di stress è il rumore che assedia le città italiane facendo perdere il sonno ai suoi abitanti. Con un rumore sopra ai 65 decibel ogni notte si rinuncia infatti a mezz'ora di sonno, che fanno 22 notti nel corso di un anno. Un Sos-rumore lanciato sempre da Legambiente che stila anche la classifica delle città più rumorose censite nell'arco di 10 anni.

Rumori di troppo infastidiscono il 98% dei 18 milioni di italiani in città e non attaccano solo il sonno ed i sogni, ma provocano anche guai alla salute come tachicardia, variazione della pressione arteriosa e della capacità respiratoria, gastriti, nausea, alterazioni del campo visivo. Al primo posto della classifica del rumore c'è Napoli (secondo i dati di Legambiente) che localizza in piazza Museo Nazionale dove si toccano i 76 decibel il suo primato, al secondo posto Roma, sotto l'ospedale Santo Spirito (74,9 decibel) e al terzo Milano (viale Liguria, 74,6). Nella top ten del rumore si trovano altre 2 strade di Roma e altre due di Milano.

Ma la palma della città più frastuonosa d'Italia non sarebbe Napoli con quei 76 decibel di giorno e 71 di notte, ma, secondo i dati raccolti dal ministero dell'Ambiente, è passata a Palermo. Questo quanto risulta al ministero dell'ambiente che sta aggiornando il monitoraggio del rumore in città, come è emerso nel corso del Convegno Il rumore del 2000. «Il ministero - ha detto il sottosegretario all'ambiente Valerio Calzolaio - ha finanziato la lotta al rumore con 80 miliardi, 40 sono

I CONSUMI													
	Venezia	Milano	Torino	Napoli	Roma	Genova	Verona	Bologna	Firenze	Bari	Palermo	Catania	Messina
Acqua (l/g.ab.)	562	536	276	408	392	354	394	265	336	532	352	324	393
Luce (kwh/ab.)	6.700	4.660	4.920	2.320	3.100	3.280	5.230	4.440	3.730	2.330	2.250	2.330	2.550
Auto (per 100 ab.)	42	66	63	52	62	48	61	60	60	51	51	54	50
Rifiuti (kg/ab.an.)	639	508	482	551	503	470	475	541	574	497	511	552	580

stati già assegnati alle città e molti di questi stanziamenti sono stati destinati ad un sistema di centraline per tenere sotto osservazione il livello di decibel».

L'Italia comunque nei 4 anni di entrata in vigore della legge sull'inquinamento acustico è riuscita in qualche modo a mettere il silenziatore. Quasi tutte le

regioni, tranne due (Calabria e Puglia), hanno fatto proposte normative di adeguamento, su metà dei comuni italiani le regioni hanno compiuto la insonorizzazione acustica ed alcune decine di comuni soprattutto in Emilia Romagna (Modena in testa) e Toscana, ancora troppo pochi, come ha sottolineato Calzolaio,

hanno suddiviso il territorio comunale in zone acustiche. «Inoltre - ha detto Calzolaio - stiamo portando avanti la messa sotto silenzio delle infrastrutture. A questo proposito abbiamo un accordo con la società autostrade per piantare un milione di alberi lungo i 3000 chilometri della rete viaria».

## COMMISSIONE D'INCHIESTA

## Rifiuti tossici, «la metà non è censita»

ROMA I rifiuti speciali italiani potrebbero essere più del doppio di quelli censiti: 100 milioni di tonnellate invece dei 40 milioni che risultano ufficialmente. A fare il conto di questi rifiuti invisibili è il deputato Massimo Scalia (Verdi), presidente della Commissione parlamentare d'inchiesta sui rifiuti che ha presentato una sua relazione sui lavori della commissione. «Questa stima - ha detto Scalia - è stata fatta in base ad una indagine compiuta dalla regione Toscana sul Mud, i modelli di dichiarazione ambientale. Secondo l'indagine, che potrebbe applicarsi a tutta Italia, per avere una cifra reale bisogna moltiplicare per un fattore di 2,16 la produzione censita».

In questa partita di rifiuti speciali ci sono anche i rifiuti pericolosi che dovrebbero essere 4-5 milioni di tonnellate. «Proprio per capire la situazione rifiuti pericolosi in Italia - ha detto Scalia - abbiamo avviato una indagine su 230 imprese grandi produttrici di rifiuti pericolosi». Ma la Commissione, come risulta dalla relazione presentata, ha già indagato su produzione e smaltimento di rifiuti a rischio delle industrie. A parte il caso macroscopico di porto Marghera in cui sono coinvolte grandi industrie come Montedison ed Enichem e dove sono stati individuati 18 siti con rifiuti pericolosi, ci sono altri casi con precedenti a carico di aziende,

molte del gruppo Eni.

In Basilicata il sostituto procuratore di Matera ha rinviato a giudizio alcuni dirigenti e dipendenti dell'Agip per un pozzo minerario esaurito dove erano stati stoccati rifiuti chimici (fenoli e mercurio). In Lombardia la procura di Monza ha sequestrato circa 120 mila metri cubi di rifiuti pericolosi in relazione alle attività della società Ecobat e di Enirisorse. Mentre una indagine è stata compiuta sulla gestione dei rifiuti dello stabilimento Pertusola Sud di Crotona. Proprio per censire tutte le industrie che agiscono nel settore rifiuti, la Commissione sta elaborando un database con 800 aziende e 2500 titolari.

fluida - roma



# THE LAST DAYS OF DISCO

Nella vita di ognuno c'è una canzone, ma nel loro sangue scorreva la Disco Music.

Con le più belle hit della Disco Music anni '80.

L'amore, il lavoro e le amicizie di un gruppo di giovani nella New York degli anni ottanta, favolosamente scandito da una emozionante colonna sonora. Per la collana *cinema Doc* Elle U presenta *The Last Days of Disco*.

IN EDICOLA IL FILM E IL DIZIONARIO DEI REGISTI E DEGLI ATTORI A L. 14.900