

RESOCONTO DELLA SEDUTA DELL'ASSISE DELLA CITTA' DI NAPOLI E DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA DEL 29 LUGLIO 2007

“Portualità turistica in Campania: il rispetto della pianificazione paesistica”

Relatori: Massimo Maresca, Italia Nostra Penisola Sorrentina; Raffaella Di Leo, presidente di Italia Nostra Campania.

Antonia Manca mostra le foto, fornite da Antonio Graziano, nelle quali si vede un motoscafo che viene rifornito di carburante, travasato da una tanica con un imbuto, sul pontile del porto di Positano, a 30 metri dalla piazzetta, con pericolo di innescare un incendio.

Raffaella Di Leo spiega che in questo momento vi è grande confusione, perché dopo la sovrapposizione del Piano Territoriale Regionale (PTR) ai Piani Territoriali di Coordinamento provinciale (PTC), si aggiungono anche i piani comunali.

Il “Piano Urbanistico Territoriale (PUT) con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali”, approvato nel 1985, sarà ristampato, perché funga da modello per una pianificazione rigorosa, basata su studi approfonditi.

Il PUT si è rivelato negli anni l'unico strumento a difesa della peculiarità del territorio della Penisola sorrentina, anche se non è stato compiutamente applicato, e pochi amministratori e tecnici lo conoscono.

La Regione ha permesso in questi anni un proliferare di piani (ha lavorato anche su 54 progetti contemporaneamente), indipendenti e senza coordinamento l'uno dall'altro.

Italia Nostra e l'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici hanno pubblicato un volumetto contenente sei interventi di studiosi, urbanisti e persone che si sono, nel tempo, occupate dell'argomento, tra cui il compianto Luigi Scano, per ribadire la necessità di uno strumento come il PUT.

Massimo Maresca ricorda che l'entrata in vigore del PUT impedì il progetto di due enormi porti turistici a Meta e a Piano di Sorrento, presentati alla fine degli anni '70.

Nel 2003 la Regione approvò le linee programmatiche per la portualità turistica, documento poco puntuale sulla reale domanda di posti barca in Campania.

La Regione, dopo aver commissionato due studi, che giunsero a risultati diversi, indisse un bando per uno studio di fattibilità e stabili che bastavano accordi di programma per autorizzare gli interventi, e utilizzò un sistema di punteggio per valutare le proposte.

I comuni hanno avuto facoltà di intervenire come meglio credevano, e la Regione ha approvato 54 studi di fattibilità, che comprendevano anche il ripristino di moli esistenti (anche quando sarebbe stato invece necessario studiare tecniche che ripristinassero i regimi delle correnti, alterate dagli interventi precedenti).

Gli interventi più imponenti sono previsti a Pineta Mare, a S.Teresa, a Pastena, ad Arechi, a Marina di Stabia, a Torre del Greco, a Vigliena, a Maiori, a Marina di Puolo (dove il progetto prevede l'uso di pulmini elettrici che, per raggiungere il porto, dovranno attraversare un viottolo limitrofo alla spiaggia), a Pioppi e ad Ercolano.

Non tutti gli interventi rientrano nel Progetto Integrato di Portualità Turistica (PIT). Alcuni saranno finanziati dalla Comunità europea, altri dalla Regione Campania, ed altri ancora con la formula del “project financing”.

In questo caso i privati non traggono benefici economici rilevanti dalla progettazione dei porti turistici, perché ci vogliono molti anni per recuperare i soldi investiti. Il vero guadagno deriva dalle infrastrutture a terra (con concessioni che durano anche 90 anni). Il privato non rischia: tutti i fondi vengono anticipati dalle banche.

E questa è la ragione per cui a Pastena, ad esempio, è prevista la costruzione di un porto per 400 barche, di cui 250 di 6 metri, e di un'enorme piazza sul mare, con un parcheggio interrato per 900 posti, fortemente voluto dal Comune di Salerno.

L'assenza di programmazione paesaggistica rende tutto possibile, anche le battaglie legali tra Sovrintendenza e Comuni, come a S.Agnello, o la privatizzazione di tutte le spiagge libere, come a Marina di Seiano, o ancora due interventi nell'area marina di Punta Campanella, dove la Regione afferma che non è necessaria la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Intanto l'intervento del WWF ha bloccato la pianificazione dei porti, e i finanziamenti europei potrebbero andare perduti, perché il progetto è del 2003.

Le zone a protezione speciale sono perimetrate, ma in realtà non protette, in assenza di normative specifiche.

A Baia le concessioni sono state bloccate, perché il parco marino è di competenza del Ministero dei Beni Culturali. L'assessore Cascetta, per aggirare l'ostacolo, si è fatto restituire le aree dal Ministero dell'Ambiente, inoltre ha autorizzato la VIA solo per i progetti già pronti e di cui si stanno aprendo i cantieri.

Il PUT è lungimirante, già nell'impostazione risalente ai primi anni 70. Infatti considera:

- 1) zone di turismo alberghiero a rotazione, in quanto la portualità turistica rappresenta un incentivo alla costruzione delle seconde case;
- 2) che l'inquinamento marino è da prevenire, in quanto altera l'equilibrio della costa;
- 3) che la costruzione dei porti turistici impedirà la balneazione, dato il numero esiguo delle spiagge.

“Come si può anche lontanamente pensare di prevedere la stabulazione dei tonni sulla Costiera Amalfitana, se non c'è un Piano di Costa?” conclude Maresca, “A Salerno, dove sono previsti tre porti, la Provincia ha commissionato uno studio per combattere l'erosione della costa”.

Fabrizio Geremicca, del “Corriere della sera”, spiega che: “Il filo rosso che lega la questione dei porti è la commistione tra l'interesse del privato e il pubblico, che del privato si fa alfiere”. E' emblematica in tal senso la vicenda del Monte Comune, che si trova tra Vico Equense e Positano, e che veniva utilizzato come pascolo dalla collettività fino al '97, quando Lucia Cilento vi realizza una strada abusiva.

Trascorso un anno, il geometra Francesco Buonocore, consulente del marito della Cilento, Francesco Albano, propone al Comune di Vico Equense il versamento di una somma di 600.000 lire, come pagamento del riscatto del diritto di enfiteusi (diritto di godimento sul fondo del concedente). Il funzionario del Comune incassa i soldi, mentre il Comune non riconosce la proprietà del monte agli Albano. L'avvocato difensore di questi ultimi, avv. Di Lengite, viene eletto sindaco dopo due anni. Intanto i sentieri sono stati recintati, i terrazzamenti spianati, ma nonostante qualche reazione da parte della popolazione, non accade nulla. Gli Albano avviano un allevamento zootecnico, causando l'inquinamento della montagna (compresa nel Parco dei Monti Lattari) con laghetti di liquami e costruzioni abusive.

Nel 2003 il TAR dà torto al Comune, per non aver tentato una conciliazione. Il sindaco De Lengite cerca di impedire la presentazione dell'appello, ma non vi riesce. Nel 2005 gli Albano presentano nuovi documenti, che proverebbero la proprietà già dal 1964. Il 20 giugno 2007 il tribunale si pronuncia in favore dei privati, ed ora si è in attesa di conoscere le motivazioni della sentenza.

“Tre cose balzano agli occhi: la commistione del pubblico col privato, la latitanza della Regione Campania, che addirittura propone di utilizzare la strada per portare il radar sul monte, e la mancanza di mobilitazione da parte dei cittadini. Chi commette abusi è premiato, sono migliaia le domande di condono che non vengono esaminate per non dover procedere agli abbattimenti, e così il piccolo abuso viene considerato normale. E' avvilente la mancanza di voglia di opporsi da parte degli abitanti”.

Raffaella Di Leo afferma che le associazioni non avrebbero ragione di esistere se le istituzioni funzionassero e se i cittadini fossero più attivi e presenti.

Giacomo Buonomo denuncia l'accordo di programma, pubblicato sul BURC, che prevede la creazione di isole artificiali sul mare, (nel porto di Arechi come nel Dubai) a esclusivo beneficio dei possessori di barche.

L'ingegnere Pasquale Caputo si domanda: “Ma perché in Campania non si può costruire un “water-front” come quello di Barcellona, che tiene conto della struttura del territorio ed utilizza materiali bio-compatibili?” A Palinuro le spiagge sono state privatizzate ed è stata distrutta la macchia mediterranea, in più 300 pompe di sentina scaricano in mare le feci, così come le pompe di benzina buttano gli oli e gli scarti dei motori. Sono inquinanti gli scarti del vetro-resina e le sostanze anti-vegetative.

Bisognerebbe non usare le catenarie per gli ancoraggi, perché provocano danni ai fondali marini. Spesso i ripascimenti delle spiagge sono fatti male. Ai Maronti ad Ischia, una prateria di Posidonia è stata distrutta per fare il ripascimento, ma alla prima mareggiata, il mare ha portato via persino l'impianto.

All'estero si usa un sistema che utilizza una sorta di cavatappi, con una spirale che si avvita sul fondale con una borchia di acciaio; alla testa della catena c'è un galleggiante, dove la barca viene fissata alla prua, e la cima si mantiene tesa, evitando l'attrito.

Gli antichi romani costruivano i porti in luoghi adatti a gestire i flussi marini, e creavano delle grotte, dove necessario, affinché il flusso dell'acqua fosse continuo.

“La progettazione di un porto deve essere fatta in considerazione delle caratteristiche ambientali, non delle esigenze delle persone: più grande è la barca, maggiori sono i problemi”.

A Miliscola la costruzione di una scogliera, progettata dal prof. Benassai, sta facendo migliorare lo stato della spiaggia. Ad Acciaroli i sedimenti vengono trasportati a riva dai flussi marini, e dai fiumi che ora vengono protetti. A Marina di Serapo una piantumazione di rizomi di Posidonia, effettuata 20 anni fa da privati a cui il Comune non aveva concesso il permesso, ha fatto ricrescere la pianta, importantissima per l'eco-sistema marino.

A Marina di Camerota ogni volta che una nave della Caremar deve attraccare, bisogna dragare i fondali, che sono troppo bassi, provocando un enorme danno ambientale ed un pari danno economico alla collettività.

A Procida il porto della Chiaiolella ospita 400 barche e il pericolo di incendi è così alto che i pescatori portano le loro barche altrove. La risacca è fortissima. Gli interventi effettuati nel porto commerciale dalla Regione sono stati fatti così male, che il traghetto è andato a sbattere già tre volte. Alla Gajola stanno realizzando un piccolo porto con un pontile eco-compatibile per permettere l'attracco di navi.

A Torregaveta, con un intervento di pseudo -ingegneria ambientalistica, coprono la spazzatura con i detriti, in modo che lì si potranno fare i bagni! A Miseno la Guardia di Finanza ha realizzato un porto in cemento armato, profondo 30 metri, per ospitare le barche con cui si dà la caccia ai clandestini, in una zona archeologica.

I reperti che sono stati presi in mare giacciono lì, nella totale incuria, in una zona militare, dove non è possibile effettuare alcun controllo.

“Le conoscenze ci sono tutte, ma gli interessi privati sono legati al clientelismo: la Regione dovrebbe mandare a casa tante persone incapaci, che non hanno il diritto di rovinare la vita dei nostri figli”.