Navi e Motori

- Giovanni Cortelezzi 14/02/2021

Qualche settimana fa, passeggiando lungo le colline, godendo del paesaggio in una delle poche giornate di sole che hanno inframezzato questo lungo periodo di pioggia, ho contato, ferme nel golfo, cinque navi da crociera con i loro comignoli fumanti che, con la brezza, portano verso terra il loro carico di monossidi, perossidi e impalpabili pulviscoli. Scorrendo l'ultimo rapporto annuale della Federazione Europea Trasporti e Ambiente (T&E), con brevi interpolazioni si deduce che queste grandi navi consumano, da ferme, una media di 5-6 tonnellate all'ora di carburante, nafta o gasolio che sia. Leggevo giusto in questi giorni di un amministratore locale preoccupato dei fumi di quattro piccoli motori fuoribordo in dotazione ai barchini che fanno il servizio stagionale agli ormeggi nella rada di Lerici. Giusta considerazione, facilmente risolvibile, se si vuole, con propulsori elettrici e magari cogliere l'occasione per migliorare il servizio. Colpisce però la drammatica incompetenza nella valutazione del rischio incompetenza che si riverbera poi nella mancanza di azioni a tutela della natura, dell'ambiente e del paesaggio.
Abbiamo a che fare, quotidianamente, con le grandi e piccole conseguenze del cambiamento climatico. Fatti molto spesso drammatici con danni economici ingenti alle cose, all'ambiente e con numerose perdite di vite, anche umane. L'ultimo rapporto Global Climate Risk Index pone, nel periodo 2000-2019, l'Italia al 22mo posto con 20 mila morti e 30 miliardi di danni, con una tendenza di crescita del 9%. In ogni parte del mondo, così come nel nostro golfo, si presentano fenomeni meteorologici che per intensità continuiamo a chiamare estremi ma che per frequenza stanno diventando la norma. Nelle previsioni di un recente studio di ENEA, presentato nel 2019 agli amministratori locali, si parla di un innalzamento del livello del mare, nel golfo di Spezia, di 30 centimetri entro il 2050 e oltre il metro entro il 2100. In questo scenario viene riproposto un progetto di pontili galleggianti nato con i criteri di trent'anni fa, rimaneggiato e imbruttito nel tempo, e, in piena crisi sanitaria con i risvolti economici e sociali che conosciamo, a tale progetto viene pure data una priorità quasi assoluta. Ce n'è bisogno? Il rapporto annuale del MIT (Ministero Infrastruttura e Trasporti) sulla nautica da diporto registra, per la Liguria, un indice di affollamento dei posti barca disponibili del 74%, più che accettabile! Le premesse non sono buone. In questi anni abbiamo visto fallire nel nostro Comune la tanto decantata politica di residenzialità, il piano strategico sulla gestione dei rifiuti arenarsi in dispute legali, abbiamo visto

depauperare il patrimonio arboreo, un salutare boschetto di pini, unico nel suo genere e fondamentale componente di paesaggio urbano, lasciare il posto ad una spettrale e anonima piazza. L'icona di Lerici, il Castello, lasciato senza cura. Ci viene presentato un progetto che prevede una fila di gabinetti vista mare praticamente in piazza, la copertura con pontili galleggianti di un terzo della rada, e, in mare, più di quattromila tonnellate di corpi morti in cemento, un colpo di grazia all'ecosistema urbano e marino di Lerici.
In territorio comunale abbiamo il distretto di Pertusola/Muggiano, a ridosso della diga foranea, riguardo al quale il Piano Urbanistico Comunale tutt'ora vigente prevede un utilizzo turistico, ricreativo e di servizio compresa la creazione di un porticciolo. A questo si somma l'acquisizione, con il federalismo demaniale, dell'area dei Pianelloni e Santa Teresa. Perché non se ne parla?