TEMA III

COMUNICACION

EDOARDO SPERANZA SOTTO,
Segretario di Stato al Turismo e allo Spettacolo

SCHEMA DEL DOCUMENTO

0. *Finalità del documento.*

1. *Lo sviluppo industriale e l'evoluzione della scienza del territorio (Urbanistica).*

2. *Situazione dell'urbanistica e delle relative leggi in Italia negli ultimi decenni.*

3. *Fattori e modi di trasformazione del sistema ecologico mare-costa.*

   3.1. L'urbanizzazione costiera.
   3.2. Gli insediamenti industriali.
   3.3. Lo sviluppo dei trasporti.
   3.4. Gli insediamenti turistici.
   3.5. I porti turistici.
   3.6. Problemi della fauna marina: la pesca.
   3.7. Gli inquinamenti.

4. *Il patrimonio costiero da tutelare.*

   4.1. Beni di valore naturalistico.
   4.2. Beni di valore urbano e monumentale.

5. *Proposizioni operative.*

   5.1. I settori d'intervento.
   5.2. Programmazione territoriale, comprensoriale e comunale: un impegno civile.

0. FINALITA' DELL'ALLEGATO

Questo allegato fornisce un sintetico quadro della situazione attuale delle coste italiane, ricercando le cause che ne hanno determinate le trasformazioni e che possono essere ritenute emblematiche anche per altri Paesi mediterranei: il tutto nel più vasto contesto dello stato dell'intero territorio italiano e della evoluzione della politica urbanistica che lo governa.

L'esame viene esteso successivamente alle aree costiere che lo sviluppo urbano, industriale, turistico non ha intaccato, o solo minimamente intaccato, nella loro struttura originaria.

Infine, vengono tracciate le linee di un inquadramento urbanistico che consenta la razionale disponibilità delle coste, secondo la vocazione di ciascun comprensorio; e si rileva come per la soluzione di alcuni problemi sia già indispensabile la collaborazione internazionale fra i Paesi mediterranei.

1. LO SVILUPPO INDUSTRIALE E L'EVOLUZIONE DELLA SCIENZA DEL TERRITORIO (L'URBANISTICA)

Il problema delle coste di un Paese come l'Italia, bagnato per gli otto decimi dei suoi confini fisici dalle acque del mare, si confonde con un discorso generale sul suo territorio, e a sua volta comporta quello specifico della disciplina urbanistica.

L'esigenza di codificare una «*disciplina del territorio*» è stata imposta, in un primo momento, soprattutto dal fulmineo estendersi della «rivoluzione industriale» nell'Ottocento e dalle sue vastissime ripercussioni sulle strutture sociali e sulle città in rapida espansione come sulle campagne in altrettanto rapido abbandono in tutta Europa.

Infatti proprio il Paese in cui prima si è avviata alla industrializzazione, cioè la Gran Bretagna, è stato anche quello che si è portato all'avanguardia della ricerca urbanistica tesa a risolvere gli immensi problemi del territorio e delle strutture sociali che lo abitano. La Gran Bretagna vanta una esperienza e una maturità che altri paesi ancora non possiedono, anche perchè la ricerca si è estesa a tutti gli aspetti del rapporto fra sviluppo economico-sociale e territorio, fino ad investire in particolare quel delicato, fondamentale problema che in un Paese circondato dal mare, è costituto dall'aspetto delle coste. A questo proposito, la Gran Bretagna può vantare il Piano Costiero più completo che esista. Le indagini settoriali che lo hanno preceduto sono iniziate nel 1963, mentre nel 1966 è stato pubblicato un «Libro bianco» che ne riportava i risultati. Nello stesso anno, nove conferenze regionali promuoveranno il coordinamento delle indagini di settore e delle proposte locali; ed infine, nel 1970 è stato pubblicato il Piano globale già accennato.

In campo urbanistico, i Paesi del Mediterraneo sono certamente più arretrati, essendo stati obbligati dall'evoluzione industriale più tardi della Gran Bretagna a darsi una regolamentazione; malgrado ciò, la Francia può vantare il *Piano per il comprensorio del Languedoc-Roussillon* e la Jugoslavia dedica allo studio e alla pianificazione delle coste dalmate un impegno continuo, con ottimi risultati, mentre l'Italia, attraverso la Cassa per il Mezzogiorno sta proponendosi obbiettivi di grande interesse e certamente esemplari.

2. SITUAZIONE DELL'URBANISTICA E DELLE RELATIVE LEGGI IN ITALIA NEGLI ULTIMI DECENNI

In Italia lo sviluppo industriale è sopraggiunto in epoca relativamente recente, quando altri Paesi lo avevano in parte contenuto e incanalato entro ordinati binari.

Esso ha assunto pertanto nel nostro Paese la violenza di una ondata di piena (una vera «rivoluzione»), provocando fortissime tensioni e spinte alla trasformazione del sistema economico, sociale, urbanistico, legislativo che stava subendo una lenta evoluzione e che ancora risentiva delle remore di una millenaria civiltà contadina. Il passaggio dall'economia agricola a quella industriale è avvenuto in modo ineguale, a seconda delle facoltà reattive delle singole aree di un Paese i cui interni squilibri risalgono ad una storia travagliata. Ancora oggi, alcune zone sono state sfiorate dalla ventata industriale, mentre altre si sono portate rapidamente ai più alti livelli internazionali. Il fatto che l'Italia sia divenuta in pochi decenni l'ottava potenza industriale del mondo non significa omogeneità di sviluppo, giacchè esiste una composita realtà risultante da punte molto avanzate e da retroguardie parzialmente arretrate.

L'urto dell'industrializzazione è risultato talvolta imprevisto: c'è stato ben scarso tempo di predisporre le difese. Ma vi è stata anche una consapevolezza non sempre adeguata almeno all'inizio circa la necessità delle opere da allestire: in realtà, la diffusione delle attività industriali è stata ovunque salutata come una benedizione che finalmente toccava un paese desideroso di pieno sviluppo.

Il territorio nazionale, che è un bene limitato ed esauribile, richiedeva peraltro una disciplina restrittiva degli insediamenti industriali e residenziali: oltretutto è composto per il 38 % da montagne, per il 40 % da colline e solo per il 22 % da pianure, il che limita gli spazi veramente utilizzabili a non più di un terzo dell'intera penisola.

Una disciplina urbanistica c'era, fin dal 1942: c'era una legge fatta per un paese prevalentemente agricolo, una regolamentazione piuttosto statica, difensiva, che limitava e non promuoveva sufficientemente.

Nello stesso tempo, l'autorità pubblica, colta di sorpresa, non sempre riusciva a seguire con la necessaria rapidità il succedersi degli eventi. Ancora più inadeguati erano gli organi preposti alla tutela del territorio: erano ancorati a vecchie strutture, a leggi inadatte, a una filosofia difensiva, facilmente superabile dalla evidenza del fatto compiuto. Vari tentativi di aggiornare la legge urbanistica e di adeguarla alla nuova situazione non hanno avuto esito immediato: il Paese non era ancora maturo per rivoluzionare concetti tradizionali di proprietà e d'uso del suolo.

L'Italia ha dovuto giungere fino al 1967, per trovare «l'introduzione» a quella che sarà la nuova legge urbanistica. Si allude alla Legge

Urbanistica del 1967. Ad essa ci si dovrà riferire, storicamente, per segnare l'inizio di una nuova epoca dell'urbanistica italiana. Tra l'altro essa ha sancito l'obbligo per tutti gli 8000 comuni italiani di darsi un piano urbanistico, nonchè di adibire a spazi d'uso pubblico una certa parte del suolo (per la precisione, un minimo di mq. 18 per abitante). Alla sua base vi è il principio fondamentale che un'area non è edificabile per il solo fatto che esiste, cioè per diritto naturale, ma solo quando un Piano urbanistico la definisce tale. Il costruire è quindi una eccezione motivata, non la regola. Questo principio ha una enorme rilevanza in un Paese dove l'improvviso sviluppo edilizio ha provocato certamente guasti e soluzioni.

Prima che la Legge-Ponte (L. n.° 765, agosto 1967) giungesse a bloccare la corsa a livelli di compromissione gravi, si era verificato un altro fatto importantissimo. Al fenomeno industriale si era aggiunto il fenomeno turistico. Il turismo era già presente in vaste aree italiane da decenni e decenni; mentre le attività industriali erano state limitate al triangolo Torino-Milano-Genova, quelle turistiche già investivano vasti tratti della costa ligure, toscana, laziale, campana, siciliana, emiliana e veneta, secondo una tradizione di turismo d'élite che annovera, se vogliano riferirci ad illustri nomi, Goethe, Stendhal, Byron e cento altri.

Ma a questo turismo d'élite si era innestato, con una rapidittà simile a quella del fenomeno industriale, il turismo di massa. Era infatti bastato che, sopratutto grazie allo sviluppo delle industrie e dei commerci, il livello di vita si elevasse, la possibilità economich_ si accrescessero, perché strati popolari prima esclusi dal «luso» dell' vacanza potessero finalmente usufruirne. Non hanno avuto esito a queste una domanda di costruzioni alberghiere e residenziali che rovesciava i tradizionali valori fondiari, urbanistici, economici, sociali e paesistici esistenti. Basterà dire che, ogni anno, in media, il numero dei posti letto alberghieri si è accresciuto di 50.000 unità, raggiungendo quasi 1.500.000 unità, circa il doppio della Francia e della Spagna.

Soprattutto nelle aree escluse dallo sviluppo industriale più vivace, il movimento turistico ha assunto il ritmo e l'importanza di una vera rivoluzione, favorita dal moltiplicarsi delle strade, dall'intensificarsi delle comunicazioni, e dall'estendersi della mobilità fisica, tanto legata alla mobilità sociale. Un giorno si teorizzerà forse della «rivoluzione turistica» come oggi comunemente si scrive della rivoluzione industriale. Anche attraverso il turismo si sono avuti infatti profondi rivolgimenti sociali ed economici, proprio in quelle aree, che non avendo partecipato al processo di industrializzazione offrivano maggiori possibilità di un soggiorno sereno, all'aria pura di fronte a un mare pulito che alle virtù terapeutiche univa possibilità di vita ben diversa da quella ossessiva e avvelenata delle città. Proprio il peggioramento delle condizioni di vita delle città, soffocate dall'urbanesimo, ha dato incremento ad

una «fuga» che presto non si è limitata al periodo tradizionale delle vacanze, ma si è estesa ai fine settimana.

La rivoluzione turistica ha quindi amplificato l'opera di trasformazione dello sviluppo industriale: due tipi di sviluppo si sono affiancati e sovrapposti con effetti sconcertanti e, in alcune aree, ormai irreversibili.

Date le loro dimensioni e rapidità questi fenomeni sono sfuggiti a un efficace controllo.

3. FATTORI E MODI DI TRASFORMAZIONE DEL SISTEMA ECOLOGICO MARE-COSTA

3.1. L'URBANIZZAZIONE COSTIERA

Anche le città della costa, ovviamente, hanno subito gli incrementi demografici naturali e per immigrazione che hanno portato la popolazione italiana ad essere, per oltre il 50 % della sua composizione totale (55 milioni di abitanti), una popolazione cittadina. Genova, Napoli, Palermo, Taranto, Bari e altre città hanno esteso le loro periferie sui litorali vicini, inglobando sobborghi, paesi e aree che un tempo erano da esse ben distinte e separate da zone verdi o comunque libere. La mancanza di servizi collettivi accresce la dipendenza dalla città matrice per le funzioni direzionali, culturali e terziarie con l'effetto, per esempio, dell'aumento del traffico.

Nello stesso tempo, anche le cittadine minori si sono saldate fra loro: la Liguria è l'esempio più esteso e chiaro di questa realtà, favorita anche dalla particolare situazione orografica: una costa montuosa, spesso ripida e dotata soltanto di ristrette fasce pianeggianti costruibili. Ma la Versilia, da Marina di Carrara a Viareggio è un'altro esempio, come la riviera emiliana, da Cervia a Cattolica: sono due casi non giustificati neppure dalla configurazione della fascia costiera, che è profonda e sfumata in basse colline. Evidentemente lo sviluppo delle costruzioni lungo la costa è stato motivato anche da fattori di ordine estetico e di maggior appetibilità commerciale.

Inoltre, l'edificazione allorchè si è concentrata lungo la costa, con l'esclusione dell'entroterra anche immediato, ha deprezzato le aree arretrate, portandole a minimi valori e creando sperequazioni fondiarie dannose.

3.2. GLI INSEDIAMENTI INDUSTRIALI

La presenza sul mare di industrie (specie di base) che del trasporto marittimo fanno il loro mezzo di comunicazione più comodo e tradizionale, si è fortemente sviluppata con ben diversa dimensione rispetto al passato.

Vanno citate le centrali termoelettriche e i centri di raffinazione petrolchimica, che hanno scelto l'insediamento costiero per affermate esigenze tecniche: facile provvista di acqua ed economico trasporto dei prodotti e delle materie prime. Molti comprensori costieri risultano così radicalmente trasformati nella loro struttura urbanistica e paesistica, oltre che ovviamente nei loro valori naturali. Gli esempi siciliani (Augusta in testa), e di Taranto, di Manfredonia, Panigaglia, Porto Torres, Gagliari sono fra i più importanti. Il recente Piano chimico nazionale prevede fortunatamente per le coste siciliane e sarde alcuni vasti nuclei, tendendo però alla concentrazione delle iniziative in poche località con l'abbandono di insediamenti antiquati.

A questa moderna concezione dell'insediamento industriale (c'è da augurarsi che venga esteso in profondità più che lungo il litorale, così da consentire la sopravvivenza di spazi verdi e di pause naturali) dovrebbero corrispondere altrettante moderne attrezzature contro gli inquinamenti.

Nel passato si sono installate lungo i litorali anche industrie che non utilizzano le acque del mare né per approvvigionamento, né per raffreddamento dei loro impianti, né per i loro trasporti. A questo tipo di industrie si deve vietare la localizzazione costiera.

3.3. Lo sviluppo dei trasporti

La situazione orografica italiana, spesso caratterizzata da colline e montagne precedute da litorali di minima profondità, ha portato storicamente le linee ferroviarie a installarsi lungo la costa, realizzando secondo l'attuale visione un primo condizionamento, in ordine di tempo, delle coste italiane. Peraltro, di fronte all'addensarsi e all'estendersi dei nuclei urbani che ormai le rinserrano, alcune ferrovie stanno arretrando le loro sedi, come hanno già fatto in Liguria.

Ma in altre regioni perdura la vecchia politica, tanto che quando il maggior traffico richiede il secondo binario, questo segue il tracciato del primo; è il recente caso della Calabria. Alle ferrovie si sono sempre accostate le strade di grande comunicazione, per le stesse ragioni orografiche prima citate e senza che considerazioni d'ordine urbanistico e paesistico giungessero a modificare una mentalità ferma all'Ottocento, quasi che il processo tecnologico e altre esigenze vitali non fossero sopravvenuti a consigliare un più attento rispetto di un bene prezioso come la costa.

Portroppo, di recente alcuni tracciati autostradali sono venuti ad aggiungersi ai due tracciati già esistenti, costituendo una vera barriera che taglia le comunicazioni fra la costa e il suo entroterra, con effetti deleteri dal punto di vista urbanistico e sociale, l'esasperazione degli squilibri economici e fondiari e l'interruzione del dialogo fra mare, costa ed entroterra.

Così ad esempio l'autostrada fra Catania e Messina non si è allontanata dalla costa, arrivando a compromettere persino l'ambiente di Taormina; l'autostrada fra Messina e Palermo è stata ancora progettata, nonostante le valide alternative offerte, secondo un tracciato che segue fedelmente la ferrovia e la strada costiera, che creerebbe un accentuato isolamento dell'entroterra e la congestione della ristretta fascia costiera. Contro questa impostazione si sono levate proteste da ogni parte (tanto che la decisione finale non è stata ancora presa), ma essa ha molte probabilità di tradursi in atto, per le solite ragioni economiche portate da chi costruisce e gestisce l'autostrada. Anche l'autostrada Adriatica ha scelto il tracciato costiero, discostandosene solo in alcuni tratti, solo perchè ragioni tecniche ed economiche lo imponevano.

Pertanto, in questo settore, nel nostro come in altri Paesi dobbiamo fare passi in avanti prendendo in più seria considerazione valori naturali e paesistici (quindi anche economici, in definitiva) delle coste.

A livello di microurbanistica, il mito del «lungomare» non tramonta. I Comuni non sanno rinunciarvi, non solo in sede urbana, ma anche nelle aree ancora dotate di valori naturali che fondano il loro equilibrio sulla sopravvivenza delle dune costiere, fondamentale elemento di difesa delle retrostanti vegetazioni costiere. Interrotto con nastri stradali il sistema ecologico originario, spianate le barriere frangivento, molte pinete costiere sono ora esposte all'attacco diretto dei venti marini, ricchi di salino e delle sostanze inquinanti di cui la superficie marina è cosparsa.

3.4. GLI INSEDIAMENTI TURISTICI

Nei riflessi di molte aree costiere italiane, il turismo va considerato un fatto rivoluzionario, avendo sovvertito valori economici secolari e avendo posto a contatto in una misura mai verificatasi precedentemente di diversa mentalità, cultura, tradizioni, abitudini. Allo stesso tavolo di discussione si sono sovente trovati i rappresentanti di un potere economico abituato a sistemi lungamente affinati in campo industriale e imprenditoriale e rappresentanti di piccoli Comuni (proprio quelli più ricchi di valori naturali intoccati) che mai avevano avuto a che fare con scelte urbanistiche così importanti.

Quando si giudicano deturpazioni o degradazioni del paesaggio, delle strutture rurali e urbane di ambienti costieri fino a ieri incontaminati, bisogna tener presente questo sottofondo. Specie nel Meridione (Campania, Calabria, Sicilia, Sardegna), le iniziative turistiche portano il nome di gruppi finanziari lombardi e piemontesi, ma anche, a livello minore e diffuso, di piccoli gruppi e di singoli imprenditori che hanno svolto le fortunate operazoni di tipo familiare lungo le coste emiliane, liguri e toscane. Nè va taciuto l'apporto straniero: capitali provenienti

da molti paesi europei si sono riversati su queste aree povere, ne hanno stordito gli abitanti con una girandola di offerte che non potevano essere vagliate e magari respinte da gente non abituata all'affare e soprattutto bisognosa di risollevarsi da secolari difficoltà economiche.

Finalmente nell'ultimo quinquennio dopo molti anni di frenesia costruttiva che ha creato allineamenti edilizi anche sulla rena delle fasce balneari, distruggendo zone di notevole valore naturalistico e riproducendo le negative condizioni di vita della città, si è affermata la consapevolezza della dannosità della deturpazione delle coste, che avveniva in condizioni di pratica impotenza degli organi statali di tutela, sommersi dai fatti compiuti. Une maggiore sorveglianza, una migliore organizzazione degli Enti tutori governativi, provinciali e talvolta anche comunali, una maggiore sensibilità generale hanno preso a frenare dal 1967 ad oggi nelle aree culturalmente più avanzate, il processo di indiscriminata edificazione sulle coste.

Ciò si deve soprattutto alla legge-Ponte del 1967, che ha frenato la concessione di volumetrie eccessive, ha imposto distanze congrue fra i vari edifici, così da evitare le muraglie di costruzioni «di prima schiera» allineate a breve distanza dal litorale. Non si possono più riprodurre insomma quelle *rues-corridor* rumorose e congestionate di traffico che accompagnano spesso la muraglia degli edifici «di prima schiera». Nelle zone turistiche di nuova progettazione in aree libere, l'influenza della Legge-Ponte è riscontrabile anche nelle buone percentuali di aree verdi e sportive di cui sono dotate. Lo standard per abitante di aree verdi comuni, che è fissato in 9 mq. nelle città, é portato a mq. 15 nelle aree di elevato valore paesistico o naturalistico. L'attività edilizia recente, dal 1970 in avanti (in realtà ci sono voluti tre anni perché la Legge-Ponte divenisse effettivamente operante) si sta rivelando dunque meno distruttiva che nel passato.

Oggi la situazione é definibile abbastanza chiaramente. Innanzi tutto, é ancora molto diffusa la piccola iniziativa di tipo familiare, non facilmente controllabile caso per caso, fatta di pensioni, piccoli alberghi e condomini, ville. Globalmente considerate, queste iniziative sono da ritenersi tuttora un vasto e pericoloso intervento sul tessuto urbano e naturale. Ad un livello maggiore di dimensione si trova la iniziativa privata di medio peso, cioè la lottizzazione a ville, spesso miste a condomini e ad un sistema alberghiero talvolta articolato in piccole costruzioni isolate facenti capo, per certi servizi, all'edificio principale. Spesso si tratta degli ultimi residui di licenze e di convenzioni stipulate da privati e da Comuni, prima dell'entrata in vigore integrale della Legge-Ponte. Sono riconscibili dalle alte densità edilizie, dalle notevoli altezze edificate e dalla insufficienza di strutture collettive di servizio. Proprio in queste lottizzazioni «residue» si nota frequentemente che gli spazi verdi intermedi, quando ci sono, vengono frazionati dall'inserimento di piccole costruzioni a villa le quali, una volta valorizzato il terreno con

l'insediamento «ufficialmente» approvato e realizzato, finiscono con proliferare non «ufficialmente» con l'andar degli anni.

La nota più caratteristica dell'attività edilizia lungo le coste é però data oggi dalla grande iniziativa turistica, sia privata che di enti a partecipazione pubblica: date le dimensioni dell'insediamento e dell'impegno finanziario, proprio queste sembrano le più determinanti per il destino di interi comprensori. Ma sono anche le più facilmente controllabili dal punto di vista paesistico e urbanistico, anche se il prodotto é spesso una autentica «macchina per vacanze». La struttura di questi insediamenti é spesso quella del «Villaggio turistico», unità alberghiera variamente articolata, fino alla sua espressione più recente, che tende a costituirsi in «cittadella per vacanze», cioé in nucleo rinserrato e chiuso da mura, del tutto autosufficiente. A parte i notissimi villaggi del Club Mediterranée (Donoratico, Cefalù, Palinuro, Caprera, Licotera, fino al più recente di Otranto) si possono citare i villaggi di Capo Rizzuto, Ostuni e Brucoli, quelli delle isole Tremiti, Favignana, Stromboli, Ponza, Elba e altri, di tipo più sportivo, del Touring Club Italiano (isole Tremiti, Caprera, Marina di Camerota).

La formula é destinata a una ancor maggiore fortuna, la quale si fonda inizialmente sul basso costo dei terreni, scelti a distanza congrua dai centri abitati. All'innegabile vantaggio della concentrazione edilizia e quindi del basso potere dispersivo nel territorio, questi villaggi uniscono svantaggi derivati dall'essere prodotti della più razionale e fredda industria turistica. E' assai limitato il loro apporto all'economia locale (gli ospiti consumano e spendono nell'interno del villaggio, che offre di tutto); è ben scarso il loro apporto culturale: gli ospiti non si mescolano con la popolazione locale, spesso ricca di valori umani eccezionali, e non penetrano in una realtà che invece merita di essere conosciuta. La speranza di un possibile risvolto culturale del turismo é, in questo caso, veramente una illusione. Intanto, a qualche chilometro, languono stupendi nuclei marinari e rurali che hanno subito il salasso di una popolazione che da contadina si é fatta cittadina in lontane zone e che potrebbero ricevere dal turismo nuova linfa vitale.

Questi villaggi sono stati finora trattati a livello di intervento settoriale, senza tener conto di interessi più vasti: per 9 mesi l'anno essi sono deserti, intoccabili cittadelle dalle mura invalicabili, pezzi di territorio avulsi dal contesto generale.

Per essere inseriti in modo armonico nell'assetto, i villaggi turistici richiedono l'esistenza di un adeguato piano territoriale, sulla scorta di comprensori omogenei e non di aree delimitate da neri confini di tipo amministrativo. Ma qui ci si trova di fronte all'atteggiamento delle amministrazioni comunali. La maggior parte di esse non accetta il salto politico dal proprio interesse particolare a quello compensoriale, quindi rifiuta il vincolo di non edificazione sulle proprie aree di valore

naturale, anche quando queste sono manifestamente indispensabili polmoni per tutto il comprensorio. Alla radice di questa protesta è l'errata concezione per cui area verde significa area non produttiva.

Mentre tutti gli aspetti del problema portano alla dimensione comprensoriale e addirittura a quella interregionale per taluni aspetti nella realtà italiana la pianificazione ha avuto ed ha tuttora i suoi convinti assertori, i suoi teorici, i suoi elaborati spesso ad alto livello scientifico e tecnico; ma il potere municipale è ancora legato all'ambito comunale, dove appunto vige una limitata mentalità localistica.

Il più serio e complesso tentativo di dare avvio ad una tradizione pianificatoria a livello comprensoriale, in Italia è consentito nei Piani di comprensori turistici, promossi e portati a termine dalla «Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale», detta più comunemente «Cassa per il Mezzogiorno». Nell'Italia meridionale e centrale sono stati individuati 29 comprensori turistici per i quali, previa indagine su tutti gli aspetti territoriali e sociali, si sono fatte proposte di organizzazione territoriale e generale, anche in chiave paesistica. La maggior parte di questi studi, affidati a professionisti qualificati, denotano intenti di una serietà notevole e anche la buona preparazione della classe professionale italiana.

Peraltro le scelte urbanistiche a scala comprensoriale di questi Piani sono state sovente disattese dai piani a scala comunale (almeno là dove le amministrazioni comunali si sono considerate libere da ogni impegno). Ciò per due ragioni: innanzitutto i Piani della «Cassa per il Mezzogiorno» non avevano istituzionalmente un effetto ingiuntivo, ma erano solo delle «raccomandazioni». In secondo luogo perché i singoli comuni hanno rivelato la loro insofferenza a sottostare a dettami che essi ritenevano un sacrificio economico insopportabile (ogni vincolo a verde, ogni spazio non construibile é un «sacrificio») e addirittura un' indebita ingerenza nella loro autonomia.

Da questi importanti lavori d'équipe sono però emersi alcuni principi che talvolta i piani comunali hanno fatto propri e che, comunque, si stanno progressivamente diffondendo, indicando una evoluzione culturale e politica in atto.

Essi sono a): Gli insediamenti non devono essere posti lungo i litorali, ma in profondità rispetto alla linea di battigia, onde permettere un libero «colloquio» fra il mare, la costa e l'entroterra; b) non si deve far conto sulle concessioni demaniali costiere, perché i beni del Demanio sono e devono restare pubblici; c) le vie di traffico automobilistico devono correre a una certa distanza dal mare, cui sono unite da vie di penetrazione che sono dotate di ampi parcheggi, anch'essi lontani dal mare; d) la fascia balneare vera e propria deve essere tenuta libera da qualsiasi costruzione per una profondità di almeno 50 metri; le attrezzature (cabine, servizi, bar, ristoranti, campi sportivi)

devono essere comprese in una seconda fascia di almeno 100 metri; una terza fascia, anch'essa di almeno 100 metri, deve essere mantenuta a verde, il quale, dove possibile, costituisce un cuneo fra gli insediamenti, separandoli e creando pause di valore naturalistico.

Le direttive della «Cassa» fissano per ogni bagnante una disponibilità media di arenile da 35 a 100 cm. lineari. Per fare un confronto: in Liguria si arriva ad avere, nei periodi della maggior affluenza, non più di 15 cm. lineari per ciascun bagnante, come ad Anzio, Ostia, mentre se ne hanno 20 a Fregene e, come punta minima, se ne hanno soltanto 7 a Rimini e Riccione. Se si crede a quanto affermano gli psicologi in tema di anomalie e di aggressività dovuta all'affollamento, si ha una ragione di più per esaltare il salto qualitativo dello standard fissato dai Piani della «Cassa». Ancora una volta si possono portare ad esempio alcuni Piani comunali che hanno dimensionato le loro attrezzature ricettive in modo da offrire una disponibilità di 50/60 cm. di arenile a ogni ospite. Siamo cioé a livello degli standards francesi che per la costa Languedoc-Roussillon hanno appunto reso disponibile a ogni bagnante un tratto di cm. 66 (cm. 30 nei momenti di eccezionale affollamento).

Le densità sopra citate, eccessive e addirittura pericolose, sono dovute anche alle concessioni che il Demanio dello Stato, cui appartengono i litorali, troppo generosamente distribuisce agli stabilimenti balneari. Questi puntano allo sfruttamento intensivo degli arenili per evidenti ragioni economiche. Questa tendenza potrebbe essere contrastata con l'istituzione di un grande numero di spiagge libere da ogni attrezzatura e da ogni tassa d'ingresso. Malgrado molti Comuni abbiano liberalizzato tratti di spiaggia, ancora oggi il loro numero appare insufficiente. Nelle regioni più da lungo tempo compromesse é difficile trovar modo di concedere al libero uso di tutti tratti di costa sufficientemente vasti: un minimo impressionante é raggiunto dalla Liguria di ponente, dove solo 900 metri di spiaggia si possono considerare liberi. Contrastano in modo patente i moltissimi chilometri di arenile libero della Calabria. Si tratta di sperequazioni macroscopiche, rese possibili da un antiquato Codice della Navigazione, secondo il quale è attribuito al Demanio marittimo il compito esclusivo e insindacabile di dare in concessione a privati i tratti di costa. Ciò si attua a termini di legge prescindendo dalla volontà dei Comuni, dai loro Piani regolatori, dai vincoli paesaggistici e naturalistici, in una parola da qualsiasi pianificazione generale e locale.

(1) Per citare almeno un felice esempio di aplicazione di questi principi: in un piccolo Comune del Gargano i 50 metri della fascia balneare totalmente inedificabile sono stati portati spontaneamente a 150; solo cinque anni fa un provvedimento di questo tipo non sarebbe stato posto probabilmente neppure in discussione nell'aula del Consiglio comunale.

Peraltro, grazie alla costante evoluzione della cultura e della prassi urbanistica, oggi in Italia un certo numero di Comuni più avanzati si consorzia e istituisce dei piani consorziali. I Piani regolatori più validi limitano le lottizzazioni di case unifamiliari e concentrano gli insediamenti, per evitare sprechi di territorio e danni ai sistemi ecologici equilibrati (pinete, boschi, dune, eccetera). Tendono a favorire le abitazioni multifamiliari, adeguandone però i volumi all'ambiente (al contrario di quanto si é sempre fatto con i soliti condomini giganti, responsabili delle più gravi offese al paesaggio). La stessa diminuzione di volume e il frazionamento in unità minori viene applicata anche per i complessi alberghieri, sempre nell'ambito di unità concentrate e isolate fra loro da grandi spazi verdi.

3.5. PORTI TURISTICI

Un'altra accentuata richiesta di attrezzature per il tempo libero proviene dal turismo nautico, in questi anni sviluppatosi grandemente, nonostante la carenza di idonei impianti d'attracco. Come si risponderà, sul territorio, a questa domanda pressante e per molti versi certo giustificanta? Se ciò avverrà liberalizzando le concessioni e non verificando le conseguenze paesistiche e urbanistiche di questi nuovi impianti, il patrimonio costiero e paesistico italiano potrebbe subire un altro fiero colpo.

In effetti il porto turistico non implica solo un nuovo sistema di moli (che finiscono col racchiudere acque altamente inquinate), ma comporta anche banchine lungo la costa: e se la costa é rocciosa o comunque valida dal punto di vista naturalistico, la banchina ricopre quel bene naturale. Comporta soprattutto un insieme di costruzioni che vanno dal deposito di barche all'officina, ai bar, ai ristoranti, magari agli «aquatel», parcheggi per le auto, strade di accesso: in breve, molteplici infrastrutture che molti piccoli porti esistenti non sopporteranno, se non attraverso la distribuzione delle loro caratteristiche.

Il problema preoccupa in Italia per il grande numero di richieste presentate; e si ha la sensazione che non si tengano presenti tutte le implicazioni di ordine urbanistico locale e persino territoriale che un porto turistico comporta. Sarebbe assai nociva la libertà lasciata a iniziative di marca speculativa, nate dall'occasionale incontro di una proposta fatta da gruppi imprenditoriali e di una risposta positiva da parte delle amministrazioni locali, come sempre preoccupate di accaparrare turisti senza altre considerazioni.

Una efficace regolamentazione del problema potrà essere peraltro fornita nell'ambito della programmazione nazionale, dagli studi per i «progetti speciali» riguardanti la realizzazione di un sistema di porti turistici nel Mezzogiorno d'Italia; tali progetti speciali sono previsti

dalla nuova legge 6/10/1971, n. 853 della Cassa del Mezzogiorno e sono stati approvati dal CIPE nell'agosto 1972.

3.6. PROBLEMI DELLA FAUNA MARINA: LA PESCA

Se l'uomo si fosse prefisso la distruzione di ogni forma di vita nel mare forse non avrebbe trovato sistemi più crudamente razionali di quelli che ha escogitato per conseguire uno scopo diverso: lo sfruttamento a fini alimentari delle risorse marine.

La pesca con le reti a strascico, trainate ai due capi da barche, sconvolge il fondo marino soffice, ma riesce a sconvolgere anche i fondali «duri secondari», che costituiscono il rifugio di una quantità enorme di specie.

La pesca a strascico viene ora praticata facendo trainare da un veloce peschereccio una rete mantenuta aperta ai bordi da tavole di legno che, col loro peso, la fanno aderire al fondo: un sistema reso più micidiale dalla strettissima maglia della rete, che non supera i 2 centimetri di lato.

Effetti ancora più negativi sono provocati dall'uso del «rapido», uno strumento che con i suoi denti di ferro draga inesorabilmente in profondità il mare e stermina ogni forma di vita, anche nelle zone dove la fauna ittica cerca ambienti tranquilli, specie nei periodi degli amori e della riproduzione.

Severamente vietata, ma ancora largamente praticata è la pesca con tritolo e altri esplosivi, che elimina organismi di tutte le specie, colpiti dall'onda di pressione dello scoppio. Anche l'impiego di creolina e varechina, sostanze tossiche che sparse nelle acque stordiscono i pesci e ne facilitano la cattura, ma che depositandosi sul fondo, distruggono ogni forma di vita, è una pratica abbastanza diffusa.

Questo quadro assai preoccupante ha origine nella scarsa possibilità di sorveglianza e nella povertà della gente che trae dal mare l'unica fonte di guadagno ed escogita quindi sistemi rapidi e radicali per procurarsi cibo. Si sente urgentissimo in Italia al riguardo il bisogno di una severa regolamentazione, di una sorveglianza estesa e capillare, accompagnata da misure sociali che risolvano alla base la crisi economica dei pescatori.

E' entrato pertanto in vigore, recentemente, un nuevo Regolamento per la pesca, il quale impone, fra l'altro, l'uso di maglie di dimensioni assai più larghe di quelle tradizionali, così da impedire la cattura dei pesci più piccoli. Ma i risultati sono ancora scarsi: ci si deve ancora fidare della disciplina dei pescatori cui si impone di rigettare in mare il novellame appena pescato. Il regolamento tende anche alla progressiva diminuzione dell'attività peschereccia. Ma nel nostro Paese la pesca è ancora la principale se non l'unica fonte di vita di alcune popolazioni, per cui il problema non è vicino alla soluzione.

Nel frattempo si é andata incrementando anche la pesca sportiva, cui non si può concedere alcuna delle scusanti dovute alla pesca di sussistenza prima citata. I danni che certa pesca sportiva infligge agli equilibri biologici non sono più tollerabili. Una delle fondamentali misure da prendere, già adottata in Francia, in Spagna e in Jugoslavia, è la proibizione dell'uso di autorespiratori, per impedire ai cacciatori subacquei la discesa nei fondali profondi dove si annidano specie ormai in via di estinzione (la ricercatissima cernia, per esempio).

Occorre arrivare a una disciplina severa e creare zone protette di vario grado, dei veri e propri Parchi nazionali marini, dove la pesca sotto qualsiasi forma sia proibita per sempre o per periodi ciclici e dove si possano costituire zone di ripopolamento.

Per questi parchi marini vi sono ormai numerosi progetti in Italia, ma ancora non si é riuscito a costituirne neppure uno, nonostante che le riserve naturali marine di Pianosa e di Punta Tresino in Campania abbiano già seguito da anni il prescritto iter burocratico. Fondali marini adatti alla creazione di riserve potrebbero essere quelli di Portofino, delle secche della Meloria, di Montecristo (l'isola é già riserva naturale integrale da più di un anno), dello stagno di Pilo (Sardegna), di capo Rizzuto in Calabria e dell'isola di Panarea. nelle Eolie.

Va sottolineata peraltro la globalità del problema e la intima connessione esistente fra ambiente marino e quello terrestre che lo delimita. La protezione della vita marina non avrebbe significato, se non si eliminano gli inquinamenti del mare e dei fiumi che vi si gettano, e se non si protegge il manto vegetale delle terre costiere. Sarebbe anche inutile un ripopolamento ittico, se stagni e paludi, che possono fornire materie organiche e inorganiche essenziali per la vita marina scomparissero a mezzo delle bonifiche.

I parchi marini si devono integrare con i parchi terrestri, in una continuità ecologica che mantenga o ricostituisca un sistema biologicamente equilibrato.

Ancora una volta riemerge la necessità della pianificazione territoriale, cioè di un intervento programmato globale che veda ogni parte del sistema come elemento indispensabile del sistema stesso.

3.7. GLI INQUINAMENTI

Si può in questa sede, tralasciare il problema degli scarichi di acque oleose e dei residui di idrocarburi da parte delle petroliere, questione ben nota e da risolvere in sede internazionale. Anche in Italia si stanno studiando da tempo i mezzi per evitare questa dispersione del greggio e dei prodotti raffinati, ed il II° Piano Quinquennale 1972-1975 prevede al riguardo dei programmi specifici di intervento.

Gravissime alterazioni alle acque marine, alla flora e alla fauna ittica e ai sistemi naturali costieri sono dovuti agli inquinamenti che

provengono dai fiumi. Essi hanno origini lontane: gran parte degli insediamenti umani si è sviluppata nei secoli lungo i fiumi anche perché questi erano i più comodi mezzi di smaltimento dei rifiuti. Coll'ingrandirsi delle città dovuto alla esplosione demografica e all'urbanesimo, le vie d'acqua si sono trasformate in canali di raccolta delle fognature e delle immondizie. Così si diffondono sostanze tossiche e cancerogene, insieme a batteri patogeni e sostanze in putrefazione (il Tevere riceve ogni secondo 12.000 litri di acqua di fogna che poi distribuisce sulla costa a nord della sua foce). Il potere autodepurante del mare, cui ci si è affidati come all'ultima speranza, non è più da considerare con ottimismo: in molte zone il meccanismo di depurazione naturale si è spezzato da tempo e il mare non riesce ad eliminare le sostanze tossiche. Nessun potere di depurazione si riscontra nei confronti dei detersivi, i quali vi si sono scaricati, nel 1968, in quantità vicine alle 500.000 tonnellate. I detersivi sono letali per molte specie, ma fanno anche da fertilizzanti per le alghe che, dopo un rapido sviluppo, entrano in putrefazione e assorbono una grande quantità di ossigeno (fino all'80 % di quello presente nelle acque) il quale viene così sottratto alle specie vegetali e a quelle animali che delle prime si nutrono. Le industrie contribuiscono a rendere i fiumi autentiche cloache a cielo aperto, con i residui delle loro lavorazioni (primeggiano le concerie, le tessili, le siderurgiche, le chimiche). Gli scoli delle aziende zootecniche hanno la loro parte, come quelli derivati dai campi, dove si usano in quantità notevole sostanze tossiche: erbicidi, pesticidi, antiparassitari.

Questi sono gli inquinamenti che provengono dall'interno del territorio, ma una dose ancor maggiore si produce proprio sulle coste. In Italia si contano molte industrie lungo le coste o nell'immediato entroterra (i relativi scarichi, comunque, si versano in mare), cosicché il loro apporto all'inquinamento generale è rilevante. Le più dannose sono le petrolchimiche, le siderurgiche, le centrali termoelettriche: i mari ricevono così quantità di cromo, piombo, alcali, ammoniaca, acidi, idrocarburi. Inoltre, non tutte le fognature di città, paesi e insediamenti turistici sono ancora dotate di depuratori nonostante le numerose iniziative risolutive degli ultimi tempi. Si versano così in mare i residui organici, chimici e i detersivi.

Si sta correndo ai ripari in tutta Italia. Nei comuni che non hanno rete fognaria, si stanno costruendo impianti dotati di collettore unico, così da evitare le migliaia di scarichi abusivi, disseminati lungo i litorali. Si tratta di interventi fondamentali perchè sul collettore unico è più possibile installare gli impianti di depurazione. Di questi ultimi se ne stanno costruendo ovunque: il tipo è quello detto «primario», il più semplice, ma sono numerosi nelle zone urbane e industriali quelli più completi, del tipo «a fanghi attiviti». Se ne stanno allestendo tre,

per esempio, nell'area di Genova, mentre alcuni molto capaci sono già entrati in funzione nell'area di Napoli e di Roma (ad Ostia).

Si può prevedere con certezza, pertanto, che entro il 1974 la situazione degli inquinamenti da fognatura sarà fortemente migliorata. Come anticipazione, va citato l'esempio della riviera romagnola: per i 50 Km. che corrono da Cervia a Cattolica è entrato in funzione un sistema di depuratori consorziati che hanno efficacemente risanato le acque di questa costa così frequentata dalle correnti turistiche.

Malgrado lo sviluppo industriale e urbano accresca ogni giorno la dimensione dei problemi, è chiaro che una inversione di tendenza è in atto in Italia. Fra due anni inoltre scadranno i termini concessi alle industrie per introdurre nei loro impianti dei filtri efficienti: in quel momento è probabile che la situazione subirà un ulteriore deciso miglioramento.

Altrettanto può dirsi per l'inquinamento atmosferico, dovuto alle industrie più ancora che alle emissioni degli impianti di riscaldamento urbano; per l'inquinamento del suolo dovuto ai residui lasciati dai turisti sulle spiagge e, ovviamente, ai rifiuti solidi urbani e industriali (preoccupano soprattutto le materie plastiche, in pratica indistruttibili).

Un programma globale per la difesa dell'ambiente è previsto nel II Programma Economico Nazionale: in particolare, sono previsti progetti-obiettivo per la lotta contro l'inquinamento atmosferico ed idrico, quello del mare da idrocarburi persistenti, da rifiuti solidi, da rumore; per i parchi e riserve naturali, i centri storici e via dicendo. L'approccio globale è importante perchè se un certo territorio non viene tutelato nel suo complesso, sovente è come se non fosse tutelato affatto.

4. IL PATRIMONIO COSTIERO DA TUTELARE

4.1. BENI DI VALORE NATURALISTICO

La penisola italiana dispone di molte preziose aree naturali. Tra queste i comprensori della tenuta di S. Rossore, fino alla macchia lucchese e Migliarino, sulla costa tirrenica; quello splendido e intoccato del L'Uccellina, poco più a sud; le pinete del litorale romano (Castelporziano a Cappocotta), il tratto ancora conservato del Circeo (bosco e dune) gran parte del sabbioso litorale calabrese, sia sul versante tirrenico che su quello jonico; la penisola salentina fino al capi di S. Maria di Leuca e, più su, lungo l'Adriatico fino a Lecce; il Gargano orientale e settentrionale; la zona del delta padano e delle superstiti pinete di Ravenna, di Classe e di S. Vitale; la laguna di Grado e Caorle. Sono ancora intatte alcune zone del litorale siciliano e moltissime del litorale sardo. Fra la isole minori, molte sono ancora degne di costituire una riserva naturale, comme quella già istituita a Montecristo; così l'arcipelago delle Eolie, già tutelato come luogo di «notevole bellezza naturale», e noto anche per le sue

singolarità geologiche (il vulcano attivo dell'isola di Stromboli e altri fenomeni di vulcanesimo).

Né si possono tacere le superstiti paludi costiere e gli stagni del Lazio, della Sardegna, dell'Alto Adriatico e del Gargano settentrionale come luoghi che, oltre a possedere particolari valori ambientali, sono una riserva che produce pesce, molluschi, crostacei e ospita tutta la fauna migratoria (trampolieri, anatre, uccelli di moltissime specie).

Proprio la preziosità di questi beni è causa del pericolo che su di loro incombe. Nonostante le misure di tutela, non mancano i periodici tentativi di inserimento edilizio, sia pure a pretese più modeste che per il passato. (L'ultimo pericolo per le lagune costiere, per esempio, è dato dalle proposte di costruzione di porti turistici.)

Essi vanno quindi tutelati con opportuni vincoli e misure di pianificazione territoriale e naturalistici. Si dovranno innanzitutto definire quelle aree dove la natura ha conservato più intatti i suoi pregi e costituirvi delle riserve integrali, di rigidissima tutela: l'accesso è limitato a itinerari prefissati, è proibito il taglio dei boschi, il pascolo, la pesca, l'agricoltura, le costruzioni. Attorno a questi autentici «sacrari della natura» si devono creare zone di vincolo meno rigido: sarà concesso il taglio dei boschi ma in modo da non superare l'incremento naturale. Saranno possibili le attività agricole e di pascolo, limitate. In altre zone, definite di «riserva parziale» sarà consentito l'acceso del pubblico con creazioni di campeggi, aree attrezzate sportive e parcheggi, mentre la costruzione sarà limitata all'adattamento degli edifici esistenti. Il controllo deve però essere esteso anche a una ulteriore zona di contorno, dove ogni attività deve essere contenuta in limiti tali da non danneggiare la natura.

Solo a queste condizioni i sistemi naturali, che vivono dell'equilibrio fra suolo, acqua, clima, flora e fauna, potranno essere conservati, per la difesa del suolo e per la ricostruzione di quel rapporto diretto fra uomo e natura la cui rottura è causa principale dei mali che affliggono l'umanità.

4.2. BENI MONUMENTALI E URBANI

Il paesaggio assume forma e struttura dalle mani dell'uomo, che si inserisce nella natura modificandola. L'uomo ha lasciato anche sulle coste segni tangibili del suo passaggio, che assumono oggi un valore storico culturale tale che impone alla pianificazione territoriale di tenerne assolutamente conto.

Il primo intervento in ordine di tempo è stato quello dell'agricoltore, che ha modificato la natura impervia di certe coste in declivio per inserirvi le coltivazioni più adatte (specialmente la vite e l'olivo). Egli ha costruito un numero incalcolabile di muretti, strappando i sassi uno per uno al terreno roccioso, così da realizzare dei terrazzamenti

che trattenessero il terreno fertile. Gran parte della costa ligure, quella sorrentina, quella delle isole (specie di Pantelleria) sono il frutto di li lavoro secolare che, con mezzi tratti dalla natura (i sassi, la terra, la vegetazione) ha costruito un bellissimo paesaggio rurale, quasi un monumento alla fatica umana. Con la crisi dell'agricoltura, questo paesaggio è in pericolo. La natura selvaggia potrebbe prendere il sopravvento, cancellando rapidamente quanto intere generazioni hanno costruito.

Fra i successivi interventi dell'uomo hanno spicco le opere di difesa costiera. L'Italia è una specie di lunghissimo molo che si prolunga nel Mediterraneo; il suo possesso è sempre stato considerato essenziale dalle Potenze che volevano dominare questo mare. Anche in epoca di scorrerie piratesche e di rapine, la penisola italiana e le sue isole sono sempre state le più esposte alle offese. Da qui la necessità, per le popolazioni locali, di difendersi; i litorali e le isole sono cosi state costellati di torri di avvistamento che, specie su certe coste disabitate, costituiscono ancora oggi l'unico punto di riferimento visivo. Da questi semplici elementi, si é passati a tutti gli altri tipi di fortificazione, ai castelli, alle rocche, alle fortezze, che, essendo sorte in luoghi elevati, come promontori e colline, rappresentano il più felice connubio fra emergenze naturali ed emergenze monumentali. Quando poi attorno al castello come spesso avviene, si sono aggruppate delle case, divenute poi interi paesi, si sono costituiti quei borghi marini che sono fra le più tipiche espressioni del paesaggio costiero italiano.

In tempi meno turbolenti, quando l'opera fortificata non era più necessaria per l'evolversi della storia e della tecnica di guerra, altri borghi marinari si sono aggiunti ai primi e, stavolta, non necessariamente legati ad un luogo elevato che di per sè costituisse naturale difesa. Anche edifici religiosi (chiese e conventi) e grandi ville con i loro parchi hanno dato una nuova impronta alla natura costiera e l'hanno umanizzata.

Fare dei nomi ha solo valore indicativo: Portofino e Camogli in Liguria; Port'Ercole in Toscana: Sperlonga nel Lazio; Procida, Ponza, Isch[illegible], for-

tc.

mation de personnel, appui du public,

2.2. POLLUTION DE L'AIR

e pollution les plus dangereux
its de la combustion des char-
ement contre les émissions de
niques relativement simples et
et même de supprimer les re-
a densité des fumées. Par con-
e problème n'est malheureuse-
que jouent ces composés dans
toires a été démontré en main-

Il y a quelques années, les agents
étaient les effluents gazeux et les pro
bons bitumineux. Mais il existe actue
polluants particulaires des mesures te
peu coûteuses, et il est facile de rédui
tombées de poussières et souvent auss
tre, dans le cas des oxydes de soufre
ment pas aussi facile à résoudre. Le rô
l'étiologie des affections des voies resp
tes occasions.

us s'ajoute, dans certaines con-
es, un autre type de pollution

A la pollution de l'air décrite ci-de
ditions météorologiques et topographi
principalement imputable aux émissio