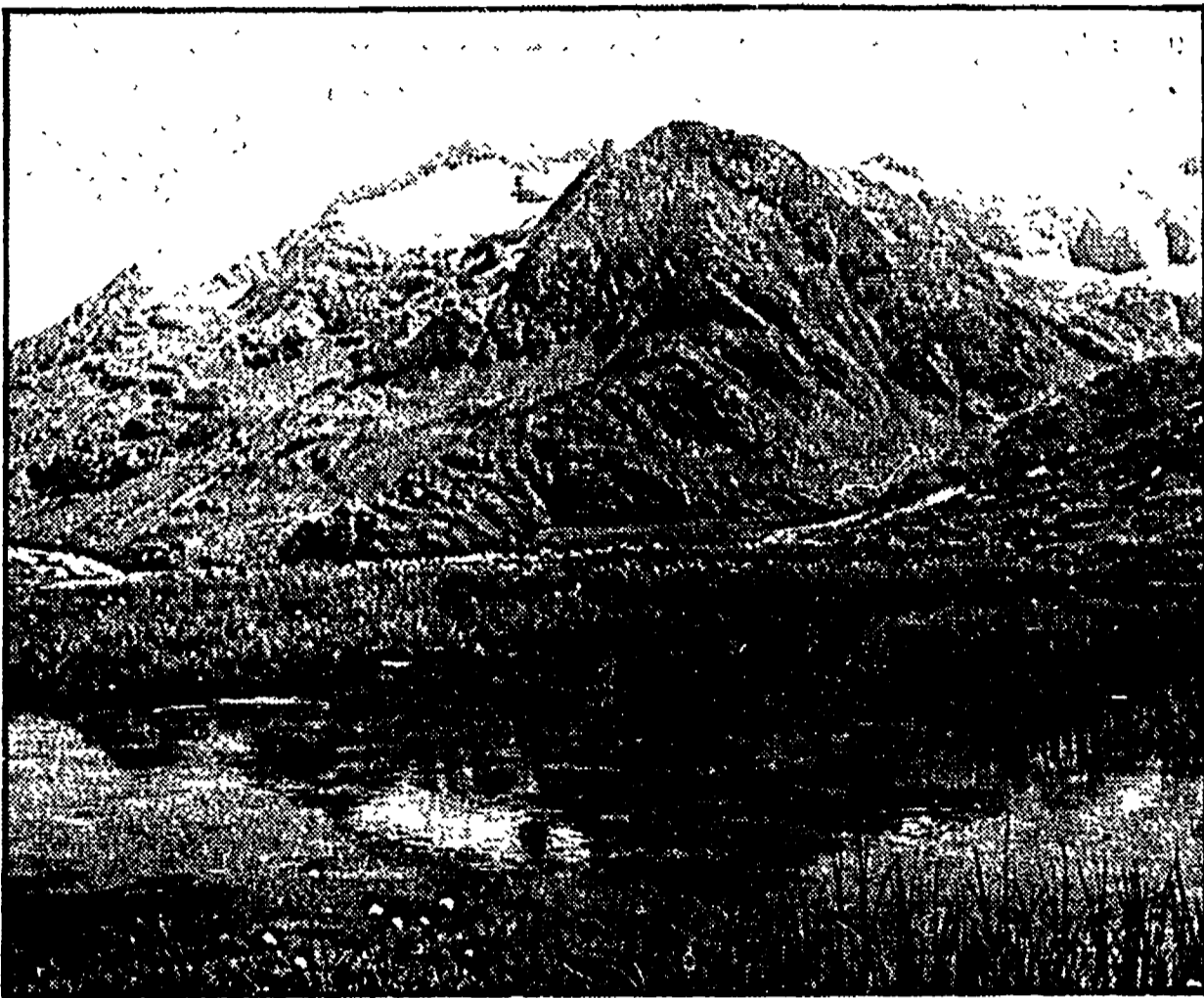


I parchi naturali e il turismo di massa

Allo Stelvio fra code infernali di auto per sciare d'estate

Ma lasciato l'ultimo tornante si può scoprire una natura intatta fatta di boschi verdissimi, lontani nevai, silenzio. Ottima riuscita del ripopolamento faunistico - I problemi della tutela del Parco



Un laghetto alpino nel Parco dello Stelvio e sullo sfondo il pizzo Trasero e il Desegù.

Dal nostro inviato

BORMIO - Una teoria interminabile di auto affannose s'innervica sull'immensa serpentina dello Stelvio. Il passo è lassù, altissimo, nascosto dalle nuvole. Declino tornante, ventinovesimo tornante, trentesimo. La strada sembra una spirale sospesa nel vuoto, uno spazio immenso in cui lo sguardo si perde fra grigie pareti di roccia e lontani nevai, resti abbandonati dal sole apparsa all'improvviso. Solo il ronfio dei motori rompe il silenzio, si scontra con la solennità severa del paesaggio.

Trentacinquesimo tornante. All'ultima svolta, tutto cambia di colpo. A duecentocinquanta metri di quota, sembra d'essere giunti sulla piazza di una fiora paesana. Auto ammassate in paraggi, pareti di bianche colorate di cartoline, bandierine, tutta la ciarlataneria del consumo si vuol far vedere d'essere stato in montagna. Grossi pullman sbarcano carovane di sciatori che si avventurano impetosi per raggiungere il ghiacciaio. Lo Stelvio, com'è noto, rappresenta una delle più grosse stazioni italiane del turismo in quattro-cinque alberghi che si fronteggiano sul passo rigurgitante, ci dicono, di villeggianti. Legli versante opposto affacciano intanto, preceduti da macchine strombettanti, figure di ciclisti stravolati dalla fatica. E' in corso infatti una gara per dietantisti di tutte le età. I distacchi si misurano in metratura, lungo la discesa le colonne d'auto formano ingorghi infernali.

Il Passo dello Stelvio appartiene al Parco nazionale omonimo. E il Parco richiama subito l'idea della zona protetta, dalla natura incontaminata, grandi boschi e territori vergini, dove gli animali selvatici vivono indisturbati, dove non si tocca nemmeno un fiore. Qui invece sembra d'essere in un santuario della motonizzazione e del consumo, domenica, altrove natura. La ripida picchiata verso la provincia di Bolzano porta rapidamente dai massicci rocciosi coperti di ghiacci eterni ai prati d'alta quota, e ai boschi delle valli vallate altopesane.

Ecco Trafoi, il paese di Gustav Thoeni, con i suoi alberghi e le pensioncine intonacate di fresco, tutto di cemento e un pullulare di gente. E poi avanti, fra colonne senza fine di auto targate D come Deutschiand; questo è l'Edördorfer, la terra promessa del turismo germanico. Ad ogni poggio, ad ogni svolta, in mezzo ad ogni prato, ecco una casa, un maso (la tipica cascina sudtirolese). Anch'essi tutti rimessi a nuovo, con tante frescette gialle che invecchiano a "mer", catene. E attorno prati verdissimi e vigneti tutti allineati, sembrano pettinati dal barbiere.

Anche questo è territorio del Parco nazionale dello Stelvio, zona protetta, riserva naturalistica. Ma come si concilia con l'idea stessa di Parco? Bene. Bisogna cominciare ad affacciarsi. Noi le nostre riserve naturalistiche dobbiamo rigiociarcelle all'interno di aree segnate dalla storia e dal lavoro dei nostri antenati, dove si ritrovano addirittura vestigia di insediamenti di forme antichissime di civiltà.

Ma non per questo il Parco si riduce ad una insegna, ad una etichetta senza significato. Noi ci siamo arrivati dal versante lombardo, da Edölo a Bormio attraverso il Passo di Gavio. Un tempo, il Passo era la principale via di comunicazione fra la Repubblica di Venezia e i Grigioni, in Svizzera. Si sfiorava la contea di Bormio tutta chiusa nella fierezza della sua indipendenza.

Oggi il Gavio è una carrarecchia straripante, dove si guida a venti all'ora con i muscoli della paura, dove si incrociano, tra manovre rischiose per lasciarsi il passo l'un l'altro, poche altre macchine di turisti spericolati o di viaggiatori sprovveduti come noi. Ma quale spettacolo. Di fronte alla nostra carreggiata si riga nella sua cupa imponenza bluastro il massiccio del Cedvedale. Pareti scoscese, inaccessibili, completamente deserti di immani ghiacciai. E verso la fine dell'ascesa, quando solo rari pascoli costituiscono l'unica forma di vegetazione sotto le pareti rocciose, ecco le chiazze azzurre dei laghetti alpini, e lo scrosciare di torrenti che scendono a picco dai ghiacciai e più forte del ronzio stesso del motore.

Come vuole la natura

E tuttavia la grande corona centrale del più grande Parco italiano (93 mila ettari di superficie orizzontale, cui vanno aggiunti altri 43 mila ettari di recenti ampliamenti che lo portano a far tutt'uno col Parco nazionale svizzero dell'Engadina), con i suoi boschi di larici si incontrano aree di pino e posti di osservazione allestiti in tavole di legno a cura della direzione del Parco. Anche i cestini per i rifiuti sono fatti di rami d'albero. E lungo chilometri di sentieri, si tiene un'erbaccia vuota di sigarette. In una comitiva di gitanelli, soltanto una ragazza tiene dei magherite strette in mano; e al bionario «no» col dito accennato dal brigadiere Paltrader, con i suoi binocoli. Chi entra qui sa che non si deve strappare neanche uno stelo d'erba.

Incrociamo gruppi familiari, con bambini piccolissimi che sgambettano senza segni di stanchezza. Quando il nostro accompagnatore si ferma per puntare il suo binocolo, noi ci facciamo attorno, certi che lui scopre senz'altro «qualcosa» da vedere. Ecco in una radura una bella cerva, una cerva piccola. E più avanti, una coppia di caprioli maschi che inseguono una femmina, il più grande a rispostarsi, dall'adulto cui spetta chiaramente la precedenza. E sugli alti ghiaioni di fronte alle chiazze azzurre, altri, indifferenti, dieci o dodici stambecchi maschi dalle lunghe corna.

Eccola dunque la natura incorruta, incontaminata, il polmone naturalistico del Parco. Quando si cala sulla Valfurva, si incontra certo Santa Caterina, tutto un susseguirsi di residence e di alberghi, costruiti in gran furia nell'ultimo decennio al margine del bosco, prima che un piano regolatore mettesse un freno all'aggressione edilizia. E del centro antico di Bormio ben poco è rimasto, soffocato com'è dall'esplosione incontrollata dello sviluppo turistico. Qui si è giocato certo, dicono i compagni di Bormio e delle valli vicine, sul richiamo, sul valore di questo grande polmone, baltato da intrusioni pericolose, operazioni speculative che hanno spinto i costi delle seconde, delle terze case, degli appartamenti nel residence, fino a un milione al metro quadro.

Fase di transizione

«Si - ci conferma a Bormio il direttore del Parco, «che in questi anni i territori sono in continuo aumento. Ormai sfioriamo i 6-700 mila ogni anno, sui quasi cinque milioni di presenze turistiche nel comprensorio. Una alta percentuale di villeggianti, cioè, sono dei veri escursionisti, degli amanti della natura, vogliono almeno per qualche giorno conoscerla da vicino, viverne a contatto per sentirne il valore inestimabile, insostituibile».

E i problemi? Certo, non mancano. Ad alcuni di essi si richiamano i compagni vallatesi, quelli del demanio e del Nord degli Stati Uniti, rimasti incontaminati per secoli o dove solo da pochi decenni l'uomo comincia ad affacciarsi. Noi le nostre riserve naturalistiche dobbiamo rigiociarcelle all'interno di aree segnate dalla storia e dal lavoro dei nostri antenati, dove si ritrovano addirittura vestigia di insediamenti di forme antichissime di civiltà.

Ma non per questo il Parco si riduce ad una insegna, ad una etichetta senza significato. Noi ci siamo arrivati dal versante lombardo, da Edölo a Bormio attraverso il Passo di Gavio. Un tempo, il Passo era la principale via di comunicazione fra la Repubblica di Venezia e i Grigioni, in Svizzera. Si sfiorava la contea di Bormio tutta chiusa nella fierezza della sua indipendenza.

Il, con le attività economiche più conflittuali.

Del resto, questa e non altra può essere la prospettiva dei parchi naturali nella realtà italiana. Sono problemi e situazioni di cui troveremo conferme di vario genere anche al Gran Paradiso e al Parco dell'Abbruzzo.

«Ma vede - ripete ancora il dott. Frigo da alcuni anni noi siamo in una situazione intermedia, di transizione. I territori dei parchi sono stati ampliati con decreto legislativo del 30 dicembre 1979, termine entro il quale è attesa dal Parlamento la legge-quadro sui parchi nazionali».

Ecco, la legge-quadro. Dappertutto abbiamo sentito invocarla, per avere norme e regole e mezzi finanziari sicuri attraverso i quali operare. Quanti amano la natura, quanti scoprono la bellezza di questi luoghi, debbono far sentire la loro voce perché la tutela delle riserve naturalistiche del nostro Paese non si interrompa.

Mario Passi

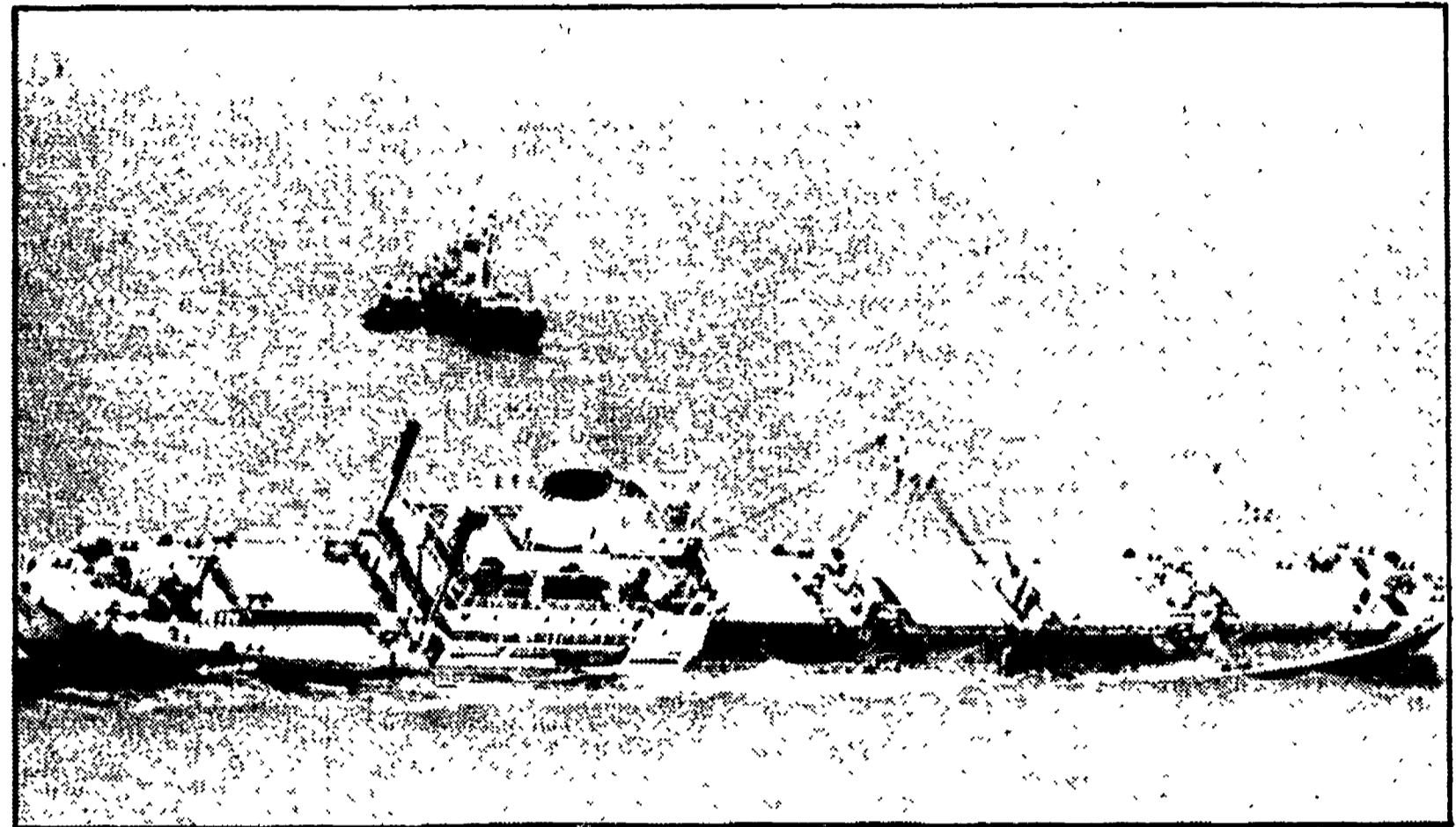
I naufragi delle petroliere: crisi dei noli e armatori rapaci

Sulle catastrofi dell'Oceano costruiscono la loro fortuna

Una serie impressionante di «calamità» - Il colossale danno ecologico ed economico - Conversando col comandante Oddone - Vecchie carrette del mare assicurate per cifre elevatissime - Alcool e droga tra gli equipaggi

Un'altra collisione tra una superpetroliera (la «Andros Titan») carica di 200.000 tonnellate di greggio ed un cargo (il «Lord Hastings») è avvenuta l'8 agosto nella baia di Cuzhaven nel Mare del Nord; ambedue le navi sono di proprietà di armatori greci. Solo il giorno prima, e precisamente il 20 luglio, si erano scontrate due altre superpetroliere al largo di Tobago, nel Mare delle Antille. Una di queste, la «Atlantic Express», carica di 293 mila tonnellate di petrolio si incendiò ed è affondata, trascinando con sé gran parte dell'equipaggio, mentre la «Egean Captain», anch'essa carica di 210.000 tonnellate di petrolio, è stata salvata per miracolo, dopo aver riversato in mare il proprio carico. Entrambe le navi battevano bandiera liberiana benché appartenessero, anche questa volta, ad armatori greci. Questi non sono che gli ultimi due incidenti fra petroliere e cargo, in una serie, stranamente iniziata con il nuovo anno.

Ma vediamo gli antefatti. La storia comincia il 2 gennaio quando affonda lungo le coste galiziane della Spagna la superpetroliera «Patria». Esattamente una settimana dopo, è la volta di una superpetroliera della società «Total», interamente distrutta dalle fiamme nel porto di Bentry Bay, nell'Irlanda del sud. Poco tempo dopo, il 28 aprile, vengono a collisione al largo della Bretagna la petroliera «Girona», con bandiera liberiana, ma appartenente probabilmente ad armatori italiani, e la «Team Castor» norvegese. Esattamente due mesi dopo, il 28 giugno, un altro scontro, questa volta nel Tirreno: vi sono coinvolti la petroliera italiana «Vera Branciera» ed il cargo francese «Emanuelle Dalmas».



Il cargo greco «Lord Hastings» quasi per metà sommerso, dopo lo scontro dell'8 agosto scorso con la superpetroliera «Andros Titan» nel Mare del Nord.

In tutto, in questa impressionante serie di collisioni ed incendi di petroliere, che non ha precedenti nella storia della Marina, se non durante la guerra dei congegni in Atlantico, sono finite in mare oltre 2.200.000 tonnellate di greggio, con conseguenze facilmente valutabili, e da un punto di vista ambientale che è economico.

«I interrogati, a questo punto, sono molti. Ne parliamo con Sergio Oddone, genovese, 42 anni, che ha navigato per 7 anni come comandante in seconda a bordo di petroliere.

«Ciò che è capitato - ci dice - non mi stupisce, ed è conseguenza dell'assomarsi di una serie di fattori concatenati, noti da tempo a chi è del mestiere. In primo luogo c'è la crisi dei noli, che ha ridotto drasticamente il prezzo del petrolio, e ha fatto venire al pettine la errata politica perseguita dai vari Paesi nelle costruzioni navali. Fino a qualche tempo fa trasportare petrolio rendeva moltissimo. Bastava presentarsi in una banca con un semplice contratto di nolo per avere immediatamente anticipati i costi per acquistare una superpetroliera. Anche i governi sovietici, e in ogni modo, questo tipo di investimento, con il risultato che in molti si sono buttati nell'avventura. Poi, di colpo, ci si è accorti di aver costruito molte più petroliere del necessario. Oggi i porti e i forci di mezzo mondo sono pieni di cisterne ferme per circa 14 milioni di tonnellate. In particolare, quelle mosse con turbine a vapore, non sono più competitive rispetto a quelle con motore Diesel, che consumano meno».

«Ormai - continua Oddone - una petroliera con più di 15 anni di vita è «vecchia», è fuori mercato, con uno spreco gigantesco di denari e di materia prima. Per ridurre i costi si sono costretti a ridurre drasticamente gli equipaggi, passati da una media di 45-50 a circa 22-26, ma per far questo si è dovuto obbligatoriamente automatizzare molti servizi, e quindi aumentare la complessità delle manovre. E poiché tenere ferma una petroliera costa decine di milioni al giorno, per risparmiare si sono tagliati i tempi dedicati ai lavori in porto, così, oggi, molte superpetroliere navigano con gravi difetti, o anche con guasti in primarie apparecchiature di bordo, oppure si pone un grossolano rimedio con riparazioni d'emergenza. Ma c'è dell'altro... Mentre un tempo l'affondamento di una petroliera era visto come un «calamità» da tutti, oggi tale evento viene considerato, da molti armatori, come una inaspettata fortuna.

«Molte petroliere sono assicurate per cifre superiori alla attuale valore di mercato, che si è ridotto di molto a causa della crisi dei noli e, se affonda, la proprietà ne trae un netto guadagno. Per questo vengono trascurate spesso anche le più elementari norme di sicurezza, e si naviga a rischio, cercando di spremere il maggior profitto possibile, indifferenti alle conseguenze che ne possono derivare. I greci sono maestri in questa «arte». Esattamente due mesi fa, il cargo francese «Emanuelle Dalmas», di cui sono stati distrutti i due terzi di quella europea, non solo l'alcool, ma anche la droga sono diventati la norma. La colpa non è dei marinai, ma di chi approfitta del loro degrado, della loro dequalificazione professionale, della loro fame di lavoro, per meglio sfruttarli».

E sugli scontri delle petroliere in mare aperto? «Li ritengo fatti assolutamente inconcepibili - dice Oddone - in cui la fatalità non c'entra minimamente. Un moderno radar militare individua il periscopio di un sommergibile, del diametro all'incirca di una bottiglia, alla distanza di 10-15 miglia. Come vuole che non veda una superpetroliera che è più grande, anche se disposta orizzontalmente, del grattacielo Pirelli di Milano? Quando avvengono questi incidenti i motivi possono essere solo quattro: o il radar è guasto, o non c'è nessuno che lo guarda, o chi lo guarda non è in grado di intendere e di volere, o vi sono gravi difetti negli apparecchiature di comando della nave. E poi c'è da dire anche un'altra cosa. Benché l'Oceano sia immenso, le petroliere cercano di seguire le correnti più favorevoli e le rotte più brevi. Anche questo lo si è sempre fatto, ed è proprio arte del buon comandante il farlo, ma con un minimo di buon senso. Da un po' di tempo, sempre per risparmiare al massimo, si passa troppo vicino a secche pericolose o troppo sottocosta, o a troppo poca distanza dalla nave che segue o precede, o nel timore di perdere la corrente si vira all'ultimo momento, quando è troppo tardi».

Un'ultima domanda capita a Oddone. Che fare per porre qualche rimedio? «In teoria la risposta è facile ma, in pratica, non lo è per nulla. Una sola nazione per tanto che faccia è impotente di fronte a questo stato di cose. Occorrerebbe che si muovesse l'ONU, inducendo i vari Stati ad unificare salari, trattamenti, norme di sicurezza e qualifiche professionali su tutte le navi del mondo, qualsiasi sia la loro ban-

diera. E poi occorrerebbe farla in modo che i regolamenti venissero rispettati ed applicati. In altre parole, ciò significa abolire le bandiere ombra. Occorre, se è il caso, riqualificare i vari equipaggi in apposite scuole, qualsiasi sia la loro nazionalità e nel contempo curare, come un tempo, la qualità degli Istituti Nautici, che formano gli ufficiali, oggi in ribasso in conseguenza alla generale crisi della scuola. Ci vuole pure un controllo accuratissimo e severo della stato delle apparecchiature di bordo, dei radar, dei sistemi di sicurezza, delle apparecchiature elettroniche, dei timoni ecc., arrivando al sequestro della nave in caso di trascuratezza o inadempimento».

«La stessa vale per le rotte. Bisogna seguire l'esempio della Francia che, dopo una serie di incidenti avvenuti tutti nello stesso punto della costa bretone, ha regolamentato le distanze ed i tempi di passaggio. Così dovrebbero fare tutti gli altri Stati, dentro e fuori le acque territoriali. E a questo punto vorrei fare una proposta ai politici. Perché l'Italia, che ha un'antica e civile tradizione marinara, non si fa promotrice di questa iniziativa presso l'ONU, dopo aver concordato un agire comune con gli altri Paesi della Comunità Europea?»

Guido Manzone

«Molte petroliere sono assicurate per cifre superiori alla attuale valore di mercato, che si è ridotto di molto a causa della crisi dei noli e, se affonda, la proprietà ne trae un netto guadagno. Per questo vengono trascurate spesso anche le più elementari norme di sicurezza, e si naviga a rischio, cercando di spremere il maggior profitto possibile, indifferenti alle conseguenze che ne possono derivare. I greci sono maestri in questa «arte». Esattamente due mesi fa, il cargo francese «Emanuelle Dalmas», di cui sono stati distrutti i due terzi di quella europea, non solo l'alcool, ma anche la droga sono diventati la norma. La colpa non è dei marinai, ma di chi approfitta del loro degrado, della loro dequalificazione professionale, della loro fame di lavoro, per meglio sfruttarli».

La mostra di Gian Butturini e Uliano Lucas

Vita quotidiana nel mirino di due «fotografi di guerra»

A Rimini «Nuove frontiere dell'internazionalismo»: le immagini non ufficiali delle lotte di liberazione



Un soldato del Polisario. (foto Gian Butturini)



Un guerrigliero del MPLA. (foto Uliano Lucas)

RIMINI - (L.N.) - Siamo fin troppo abituati, parlando di reportage di guerra, ad immaginare scene strazianti e raccapriccianti. Questo tipo di servizio fotografico è l'unico ad interessare certe redazioni di grandi giornali e rotocalchi. Ecco invece che due reporter, pur profondamente diversi tra loro sia per formazione che per stile, intendono dimostrare che esiste un altro volto della guerra.

Uliano Lucas e Gian Butturini propongono proprio in questi giorni a Rimini il loro modo di vedere la guerra, fermando le immagini della quotidianità della esistenza della gente durante una guerra, e facendo risultare così l'intreccio degli elementi umani che le appartengono. Titolo della mostra allestita nel palazzo Gambalunga, e promossa dall'assessorato alla Cultura del Comune di Rimini è: «Nuove frontiere dell'internazionalismo».

È la prima di tre esposizioni che il Comune organizza nel quadro della fondazione di un vero e proprio «laboratorio-archivio dell'immagine». È stata inaugurata sabato scorso e rimarrà aperta fino al 9 settembre.

Entrambi gli autori sembrano però impegnati nella demistificazione dell'immagine ufficiale del reportage di guerra «asserita alla logica del consumo più bieco e della manipolazione dell'immagine» (Butturini). Troppo spesso infatti il reportage di guerra subisce l'influenza della parte interessata: è accaduto in Vietnam attraverso il pesante condizionamento dell'ufficio stampa della US Army; ma lo stesso è accaduto per la guerra dei sei giorni, o per l'Eritrea, l'Angola, il Fronte Polisario.

«Ho visto marocchini bruciati nel carro armato, ma non li ho fotografati» dice Gian Butturini, e prosegue proponendo di cercare nella sua documentazione la «immagine di un popolo che pur vivendo le condizioni difficili del deserto, festeggia la fondazione di uno Stato che Assan II non vuole e contrasta bombardando coi napalm le popolazioni accampate».

E Lucas prosegue: «Un fotoreporter non va in una guerra di liberazione per vendere le fotografie. Ci va e si mette a disposizione dei combattenti. Documenterà anche gli episodi di scontro armato o i villaggi rasi al suolo; ma fotograferà la vita e la costruzione di una società alternativa da parte di chi combatte».

Filatelia

Nuovo e colorato l'«Unificato Internazionale»

I primi cinque volumi ai quali è limitata l'edizione 1980 del Catalogo Unificato Internazionale (Austria, pagine 80; Francia, pagine 138; Germania, pagine 130; Gran Bretagna e Irlanda, pagine 65; Svizzera, Liechtenstein e Nazioni Unite, pagine 136; ciascun volume lire 2.500, indipendentemente dal numero delle pagine) rappresentano un fatto nuovo nell'editoria filatelica italiana, poiché si tratta del primo tentativo di pubblicare un catalogo di francobolli d'Europa illustrato interamente a colori. L'opera si presenta di facile consultazione poiché l'individuazione dei francobolli è molto facilitata dalle illustrazioni a colori.

Questo è il pregio maggiore dell'opera che è stata concepita per i principianti, ma proprio dalla destinazione dell'opera derivano i suoi limiti che il colore non riesce a nascondere. Sotto l'aspetto dell'informazione, l'«Unificato Internazionale» è infatti decisamente carente; d'altro canto, i compilatori del catalogo non si sono prefissi di farne un'opera tecnicamente autonoma autorevole (l'attuale «Unificato Internazionale» è indicato come motivo di vanto del catalogo il fatto che esso adotti la numerazione degli Albums Marini - anziché averne una propria - e si presenti, come il attuale, corollario degli Albums Marini sia per le riproduzioni a colori che per le notizie integrative contenute).

Rinunciato alla autonomia tecnica, il catalogo finisce con l'assumere soprattutto la funzione di un «Unificato Internazionale» che, per l'attendibilità delle quotazioni assume la parte determinante. A questo aspetto i compilatori del catalogo hanno dedicato molta cura e nel



San Marino 350

complesso sono giunti a stabilire quotazioni attendibili in alcuni casi non solo per un'operazione dei prezzi dei singoli mercati nazionali che l'espressione della situazione del mercato italiano.

Alle collezioni di francobolli che si stanno segnando il fatto che in Germania mancano i francobolli della Repubblica democratica tedesca. In tale volume mancano anche i francobolli degli antichi Stati tedeschi, mentre in tutti gli altri volumi sono più o meno complete le emissioni sia pure in una catalogazione molto semplificata.

PROSSIME EMISSIONI DI SAN MARINO - Per il 6 settembre le Poste di San Marino annunciano l'emissione di una serie di cinque francobolli per la propaganda dell'Anno internazionale del fanciullo di un francobollo celebrativo dei campioni europei di sci nautico e di un francobollo commemorativo del congresso internazionale di stomatologia che si terrà a San Marino a fine settembre.

La serie per l'Anno internazionale del fanciullo comprende cinque valori (20, 120, 1.200, 2.400 e 4.800 lire). Il francobollo da 20 lire è la pittrice sarmatina Marina Busignani Refli ha disegnato altrettanti bozzetti alcuni dei quali - in particolare quelli del primo e dell'ultimo valore della serie - molto ben riusciti. La stampa dei francobolli è stata eseguita dalla Hélio Courvoisier di la Chau-de-Fonds, in rotocalco policromo su carta patinata con fili di seta nell'imposto, per una tiratura di 700.000 serie complete. Il termine per la quotazione è stato fissato al 30 agosto.

Il francobollo da 150 lire che ricorda i campioni europei di sci nautico è tratto da un bozzetto della pittrice milanese Giuliana Consolvo. Il francobollo da 1.200 lire è tratto da un bozzetto di Giuseppe Casarini. Il francobollo da 2.400 lire è tratto da un bozzetto di Giuseppe Casarini. Il francobollo da 4.800 lire è tratto da un bozzetto di Giuseppe Casarini. La tiratura è data di prenotazione sono le medesime di quelle degli altri francobolli che saranno emessi il 6 settembre.

Giorgio Biamino