

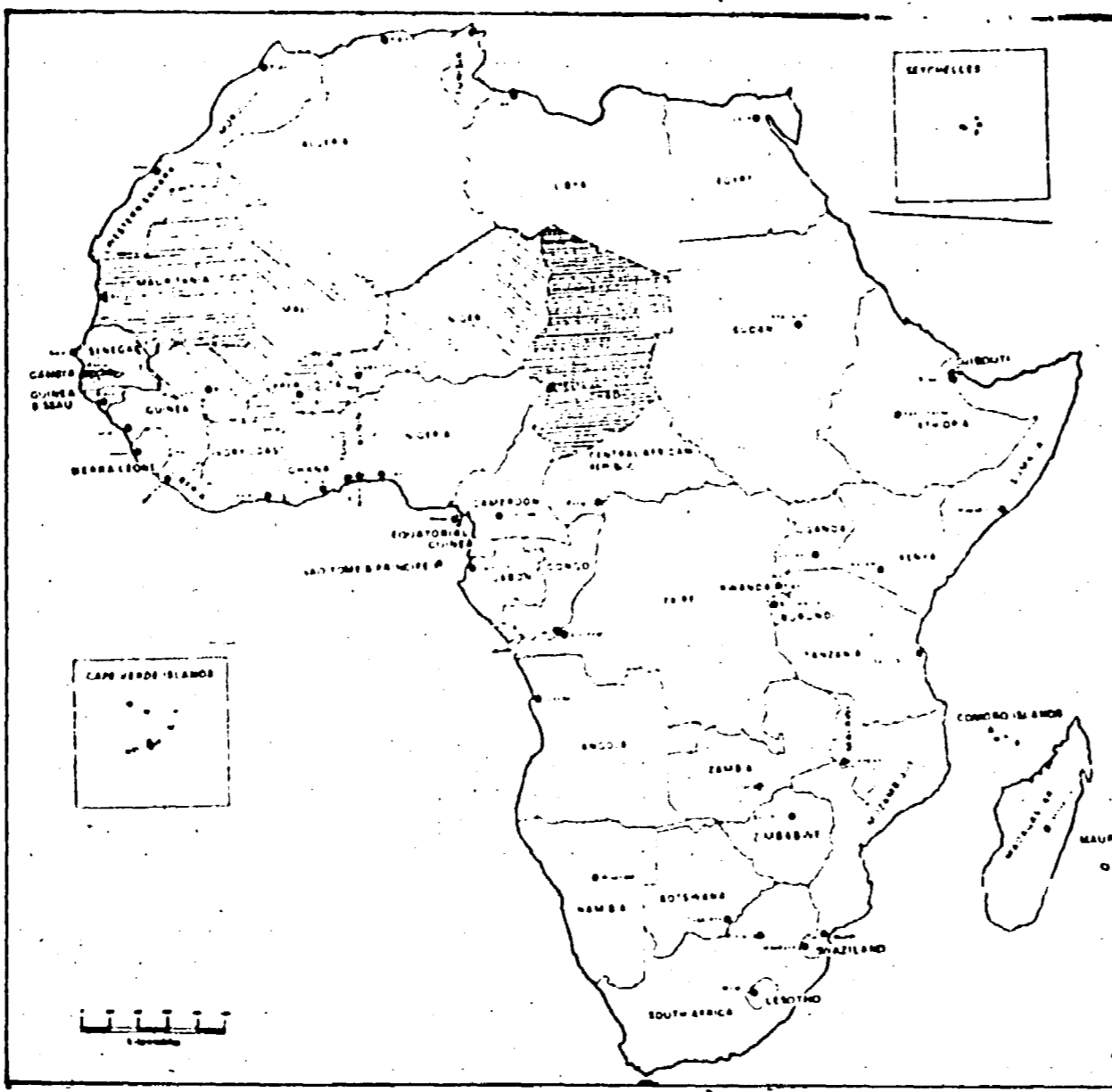
La minaccia della «desertificazione»

Il Sahel, una terra che distrugge se stessa

Il convegno dell'Istituto italo-africano Chiesti aiuti ai paesi industrializzati

ROMA — Si chiama Sahel e comprende otto paesi del continente africano. La carta geografica dell'Ateneo, in gergo alle spalle della presidenza del convegno, il disegna con un fascio di luce bianca e sfumata sul campo verde del continente: Alto Volta, Capo Verde, Ciad, Gambia, Mali, Mauritania, Niger, Senegal. Della sorte di queste nazioni si è discusso nel corso di una giornata organizzata dall'Istituto italo-africano e dall'Associazione di amicizia italo-araba. Presiedevano il convegno l'on. Tullio Caretoni e il prof. Rinaldo Ossola. Tra gli autorevoli relatori c'erano il prof. Luigi Gasbarri, di S. P. Bhattarjee a nome della Fao, del segretario generale del CISS, Seck Mame N'Diakh, dell'on. Bruno Ferrero a nome del Parlamento Europeo. «Zona fra le più povere e vulnerabili del mondo», «destinata alla distruzione», «la popolazione si estingue», queste ed analoghe considerazioni si sono susseguite negli interventi di rappresentanti dei Paesi interessati e degli organismi internazionali.

Perché quest'area è considerata la più povera del mondo? 31 milioni di abitanti, durata media della vita 40 anni, il termine «Sahel» significa confine, sta ad indicare la frontiera con il deserto del Sahara, e copre una superficie complessiva di



Gli otto paesi del Sahel al confine con il deserto del Sahara

cinque milioni di chilometri quadrati. I suoi problemi si chiamano «deficit alimentare e cronico» e «progressiva desertificazione», e sono strettamente legati. Nel periodo fra il 1968 e il 1973 la siccità assunse in queste zone proporzioni tragiche che sfociarono in morti, rovine, distruzioni. Quante persone morirono in quegli anni non è facile saperlo: 100 mila, forse il doppio, le statistiche in simili situazioni sono aleatorie. Certo è che la moria di bestiame incominciata nel '63 portò alla distruzione di un quarto dell'intero patrimonio solo nell'ultimo anno.

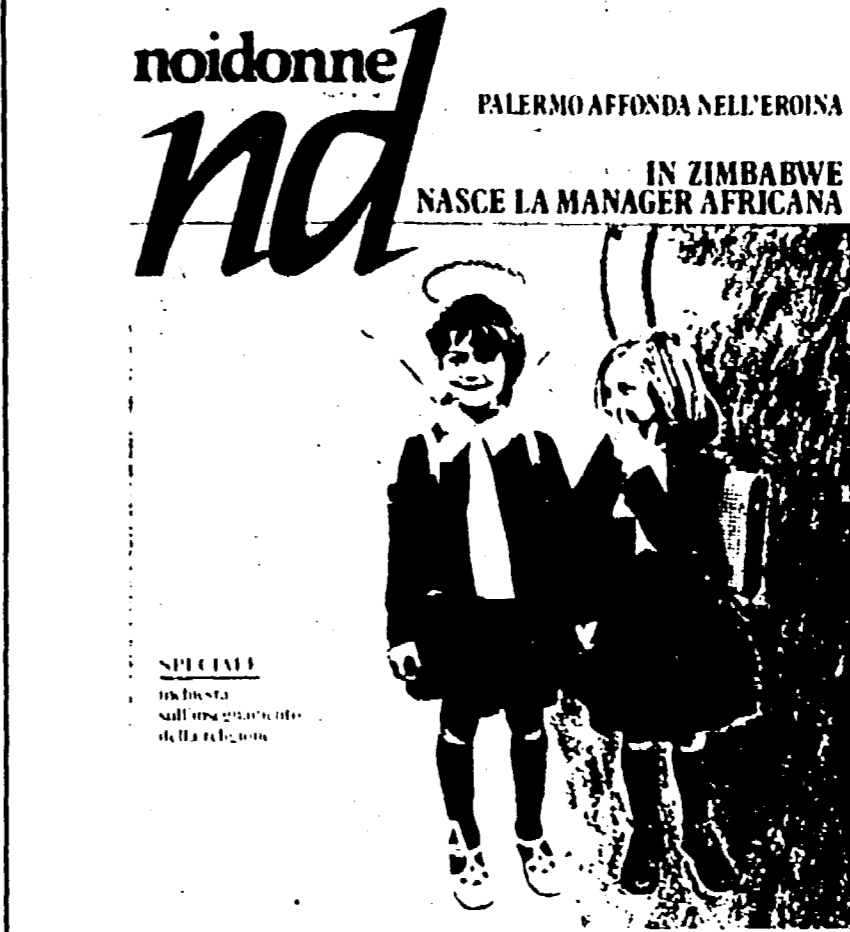
Il termine «desertificazione» diviene allora, almeno fra gli addetti ai lavori, un po' più noto. Si scopre che negli ultimi cinquant'anni il mondo perduto, per colpa sua, superfici coltivabili pari alle dimensioni del sud-America. Le notizie che provengono dall'Africa occidentale denunciano il costante aggravarsi del fenomeno anche altri continenti ne sono colpiti: la Spagna, per esempio, soprattutto nelle regioni di Granada, Murcia ed Almería. Nel corso del convegno romano si ricorda che un punto di grande mobilitazione nella lotta al fenomeno sembra essere stato raggiunto all'indomani della conferenza mondiale di Nairobi nel 1977. Cirano 85 Stati, di cui 27 africani, 65 organizzazioni e 1500 studio-

La conferenza era stata preceduta da studi, indagini, ricerche affidati a centinaia di studiosi e tecnici dell'Organizzazione delle Nazioni Unite. Vennero così elaborati un quadro della situazione e un piano d'azione che affrontava tutti i problemi della desertificazione: la gestione dei suoli, la conservazione delle acque, la protezione e la ricostruzione del manto vegetale, il contenimento del carico demografico, di quello zootecnico, la regolamentazione delle fonti energetiche. Restava, ed è arrivato pressoché intatto alla fine del 1982, il problema della copertura finanziaria. I Paesi interessati chiedevano stanziamenti straordinari, la creazione di un «fondo speciale», mentre i Paesi industrializzati non intendevano aumentare i fondi ordinari.

E siamo all'oggi per il solo Sahel, si calcola, sono necessari tre miliardi di dollari da spendere fra il 1982 e il 2000. Intanto la siccità avanza e la «desertologia», scienza recente ma lucidamente sventata, denuncia che il processo di desertificazione sottrae ogni anno non meno di sette milioni di ettari all'agricoltura. Un terzo delle terre emerse, aggiunge, si trova nelle zone «aride», cioè deserti, e semi-aride, come le steppe e le savane. Aride vuol dire che cadono meno di 200 millimetri di pioggia, che ci sono da dieci a dodici mesi di siccità. Vivono così 628 milioni di uomini, il 14 per cento della popolazione mondiale. In Africa la percentuale delle zone aride è del 32 per cento, quella delle semi-aride è del 18 per cento, con la minaccia concreta che anche le steppe e le savane si trasformino presto in deserti.

Si potrebbe obiettare che ad un fattore così profondamente naturale e climatico c'è poco da contrapporre, se non fosse subito chiaro che le vicende climatiche sono responsabili del fenomeno solo in percentuale trascurabile. La colpa, si dice, è dell'uomo che distrugge, rendendoli deserti, i pascoli e le terre. I motivi sono molteplici: ma il primo è quello animale, il disboscamento disennato, i metodi di coltura sbagliati, l'incontrollata

Noidonne edizione illustrata in edicola dall'1 ottobre



SPECIALE: inchiesta sull'insegnamento della religione nella scuola

Per informazioni, diffusione e abbonamenti potete mettervi in contatto con Centro «Noidonne» Via Trinità dei Pellegrini 12 - 00186 Roma Telefono 06/65.54.69 - 65.64.465 Conto corrente postale n. 60673001

VITE D'ORO
GRAPPA FRIULANA

È possibile riaffrontare il nodo del rapporto tra i mondi dello sviluppo e dell'arretratezza?

Il Nord e il Sud dopo il fallimento

Le ipotesi presentate da Samir Amin e da Giorgio Ruffolo nel convegno promosso dalla Fondazione Premio Napoli «Perché dopo il Giappone non c'è stato un nuovo Giappone»

Il mondo industrializzato si è rivolto all'altro è fallito. Ed è fallito per la concezione da cui dipendeva: i paesi arretrati si sarebbero sviluppati ricalcando il cammino di quelli che sviluppati lo sono già: si tratta di dar loro una mano (finanziaria e tecnica) e buon consiglio, e quando prima sono disposti, arriveranno ai nostri livelli.

Il modello di crescita imitativa dei paesi capitalistici più avanzati è applicabile solo a certe enclaves capitalistiche del terzo mondo come le città stato di Singapore e Hong Kong e a certi piccoli paesi come la Corea del sud e Taiwan, che sono in pratica empori e succursali delle grandi multinazionali americane. Ma «non credo», ha detto Ruffolo, alla fuoriuscita dal capitalismo né allo sviluppo autosufficiente. Penso che il progresso economico e sociale proceda per differen-

ziazioni, anziché per esclusioni e sostituzioni; e che, quindi, il capitalismo non possa essere escluso dalla economia dei paesi moderni, ma debba essere invece, incluso in un sistema economico e sociale più vasto e diversificato. E credo che per quanto riguarda in particolare il sottosviluppo, la soluzione di questo problema non possa essere perseguita sottraendosi alla condizione di interdipendenza che caratterizza il mondo moderno, ma utilizzando l'interdipendenza in modo diverso da quello attuale, inefficiente e perverso. Fr 76 (11)

E qui delle proposte: la prima è il mutamento di certe strutture del gioco finanziario e monetario e commerciali (materie prime, cambi, finanza internazionale) che oggi agiscono a svantaggio dei paesi sottosviluppati. E poi il passaggio dalla «filosofia dell'aiuto e del finanziamento dei grandi progetti, a un sistema di piani di cooperazione internazionale multilaterali elaborati e sviluppati solidamente da gruppi di paesi industrialmente avanzati e di paesi sottosviluppati sulla base dell'identificazione di interessi comuni e di complementarità economiche.

Secondo criteri e angolazioni diverse, anche Amin si è impegnato nella riformulazione degli obiettivi ed esigenze dei paesi emergenti proponendo il concetto di sviluppo «autocentrato» in opposizione alle politiche (tradizionali in larga parte dell'area) di crescita «relativa» e di «integrazione». «Non vi è più stato un nuovo Giappone dopo il Giappone», ha esemplificato l'economista egiziano. Va a dire: non vi è più la possibilità, esistente sino alla fine del secolo scorso, che

un paese della periferia mondiale adattandosi alle regole esistenti, entri nel circolo — sia pure inteso estesamente — di coloro che comandano. La «mondializzazione» del controllo del processo produttivo (vedi multinazionali) ha compiuto ora un salto qualitativo tale da ridurre al nulla il margine di promozione prima esistente. Quindi lo sviluppo di un paese del terzo mondo, oggi, non può venire adeguando la sua economia alle esigenze della divisione internazionale del lavoro, ma, al contrario, distaccandosi da essa. Si tratta di una rottura da accompagnarsi ad una distribuzione dei benefici dell'aumento di produttività a favore delle masse popolari e che esige la proclamazione di una «priorità agricola». Una priorità di fatto, concorrente la garanzia di una di-

FISSA LA DENTIERA

Per i problemi di protesi che si pongono tutti i giorni Pierrel, lo specialista dell'igiene orale, propone AZ FIX; che fissa la protesi alle gengive e dà sollievo perché svolge una azione sedativa e antinfiammatoria. AZ FIX, in polvere o crema, è superconcentrato, quindi ne basta poco. Una confezione è sufficiente per oltre 100 applicazioni.

RIPARA LA DENTIERA DA SOLO

Quando la dentiera si rompe è un problema: non sempre si possono aspettare dei giorni per la riparazione. Pierrel, lo specialista dell'igiene orale, offre la soluzione Bony Plus, l'adesivo rapido che in caso di rottura consente di riparare la protesi in pochi minuti, definitivamente e soprattutto da soli senza perdere tempo.

Vendita esclusiva in farmacia.

ARAMIS

la camicia che sfida ogni giorno

A Roma il DC-9/80

La Douglas punta molto su acquisti dell'Alitalia

ROMA — Con un volo Roma-Olbia-Roma è iniziata ieri la campagna promozionale della McDonnell Douglas per la vendita dell'ultimo nato della famiglia del DC-9, il serie 80. Gli onori di casa sono stati fatti da un personaggio di prestigio, l'ex astronauta Pete Conrad, vice presidente della società americana. Dopo la dimostrazione in Italia il giro toccherà tredici città del Medio e dell'Estremo Oriente. I dirigenti della McDonnell Douglas contano, al termine, di aver considerevolmente arricchito il pacchetto di «ordinazioni». Attualmente fra aerei venduti e opzioni sono stati collocati 147 DC-9/80 di cui 21 in Europa (Svizzera, Austria).

La Douglas punta molto su questo aereo (silenzioso, stabile, con una disponibilità, a seconda delle versioni, di 149 e 172 posti) indicato per il corto e medio raggio. Biglietto da visita, la velocità nel consumo (si parla di un 25-27 per cento in meno rispetto ai velivoli di pari classe) e le sue particolari prestazioni.

Sull'economicità non è solo la Douglas a puntare. Sono un po' tutte le in-

dustrie aeree, americane e no. La Boeing che poco più di un mese fa ha presentato in Italia il suo 757, preannuncia risparmi ancora più considerevoli. Alla insegna della parsimonia nei consumi di carburante anche il progetto dell'Airbus 320 del consorzio europeo Airbus.

In ogni caso è in atto una grossa offensiva di tutte le industrie aeronautiche per assicurarsi una fetta quanto più grossa possibile del mercato mondiale. E la «torta» è tutt'altro che trascurabile. Si parla di circa 170 mila miliardi di lire per i prossimi dieci anni. E la cifra che le compagnie di tutto il mondo dovrebbero spendere nel decennio per rinnovare le loro flotte. Per il corto e medio raggio dove si impiegano aerei della classe del «757», del DC-9/80, dell'Airbus 320, si tratta di qualcosa come tremila velivoli.

La McDonnell Douglas non nasconde il suo particolare interesse per il mercato italiano. Non a caso ha iniziato proprio da Roma il giro del mondo. I suoi dirigenti dicono che ci sono buone prospettive di intesa con la compagnia di

bandiera, l'Alitalia. Fanno anche capire di essere disposti a condizioni particolari come il ritiro dei vecchi DC-9 con una buona valutazione, oppure realizzando una soluzione «ponte», cioè la cessione di un certo numero di DC-9/80 in attesa della realizzazione del moderno D-3200, un biattore con 153-174 posti a seconda della versione.

Ma soprattutto punta sulla collaborazione dell'industria aeronautica italiana («Aeritalia») alla costruzione del DC-9/80 e sulla possibile partecipazione della nostra industria, in misura ancora da definire, al progetto D-3200. Alia costruzione del DC-9/80 l'Aeritalia (fornisce il piano della fusoliera e gli allettoni di coda) partecipa con un contratto per circa 9 milioni e mezzo di lire lavorative. Da aggiungere la partecipazione alla costruzione del DC-10 (7 milioni di lire lavorative) e i possibili futuri contratti.

La nostra industria ha però rapporti di collaborazione anche con altre società concorrenti della Douglas. L'Alitalia, intanto, non si sbilancia. Per il momento è su una posizione di attesa.

Nio Giuffrè

Guido Vicario