

Piano trasporti Una minaccia per il nostro territorio

La minaccia più grave e più diffusa che incombe sul territorio italiano è quella del nuovo programma di infrastrutture di trasporto. L'Italia possiede oggi 316.000 km di strade asfaltate non urbane; più 5.200 km di autostrade e 17.000 km di ferrovie. Dal momento che il territorio italiano è poco più di 240.000 chilometri quadrati, ciò vuol dire che per ogni chilometro quadrato di territorio libero ci sono 1,3 km di strade, una maglia soffocante «fitta» ormai a 600 metri. Quando uno di noi percorre una qualsiasi strada ha sempre alla sua sinistra e alla sua destra, alla distanza di 600 metri, altre due strade che vanno nella stessa direzione. Ormai tutta l'Italia, dal Cervino a Capo Passero, è un reticolato stradale di tipo urbano.

Quando si parla di economia stradale si dimentica sempre la prima regola che gli studenti imparano all'università: le strade genera-

no traffico. Gran parte della «invasione» territoriale-produttiva della «penisola» dipende dal fatto che una rete stradale troppo fitta e troppo estesa (unita all'abusivismo edilizio e al meccanismo d'incentivazione del trasporto su ruota) ha consentito l'eccessiva diffusione, in ogni parte del territorio, di insediamenti produttivi, costringendo i lavoratori (e le merci) a snervanti, inutili, carissimi «su e giù». Il risultato è che l'incidenza di costo del trasporto sul prodotto finito è la più alta d'Europa (16 per cento, contro pochi punti degli altri paesi). E in tema di economia dei trasporti si ricordi che quasi nessuna strada o autostrada italiana paga i suoi «costi» di costruzione con i benefici, diretti e indiretti (il più importante tra questi ultimi è il «road user's savings», il risparmio dell'utente): molti non pagano nemmeno i costi di esercizio. Ciò nonostante, una quota, questa o quella, di cemento sta per sommergerci. Il piano decennale della grande viabilità, voluto dalla pessima e famosa legge 531 del 1982 e ora approvato dal Cipe, ha deciso investimenti stradali per 47.000 miliardi (quasi 10 mila miliardi di lire) in più rispetto alla legge del 1976. In pratica, opere pubbliche dalle norme urbanistiche. Ma quando anche esistessero leggi di controllo democratico e di piano, non sarebbero servite: Regioni e Comuni hanno fatto a gara finora nel chiedere quante più opere pubbliche, non importa quanto assurde e distruttive (si ricordi la vicenda della Livorno-Civitavecchia e dell'Aurelia nuova). Ruolo chiave in questa politica hanno avuto il ricatto occupazionale e il peso delle imprese cooperative assegnatarie di una quota fissa dei lavori, dato che non si usa più nemmeno ormai la vecchia prassi delle gare d'appalto. In realtà, l'occupazione in tali opere è andata costantemente calando fino a livelli bassissimi: 90.000 addetti per una spesa di 18.000 miliardi all'anno.

Lamentarsi oggi (come fanno i responsabili della sinistra) del «disastro delle ferrovie», vuol dire vivere fuori della storia. La perdita costante (in valore assoluto e — molto di più — relativo) di tonnellate/km trasportate dalle Ferrovie dello Stato è una conseguenza diretta, strutturale, inevitabile delle scelte stradali e autostradali del passato. Farlo di «sviluppo combinato di ruota e rotaia» di «trasporto intermodale» è insostenibile dal punto di vista economico e puerilmente consolatorio da quello politico. C'è oggi un piano generale dei trasporti, preparato in pozzina dalla segreteria tecnica del ministero, con concorso di tutte le «fasce sociali» e di grandi nomi dell'economia internazionale. Il suo livello

tecnico-scientifico è basso; la sua filosofia è ispirata all'«abbondanza», come se si potesse far crescere all'infinito «tutti» i sistemi di trasporto contemporaneamente, su di un territorio finito e già tutto consumato.

Certe prese di posizione della «cultura italiana» sono molto indicative (Aberoni, su «la Repubblica»). Incapaci di immaginare un futuro diverso dal passato, lo si concepisce come una proiezione allargata dell'esistente, ignari del fatto che le ragioni strutturali sono del tutto cambiate; che nel frattempo lo spazio fisico è finito, la capacità di assorbimento dell'ambiente è finita; che le produzioni moderne sono fatte più di servizi e meno di beni; e, tra i beni, più di qualità che di quantità. Viaggiare, diceva Goldstein, non è un diritto divino, ma un'attività economica privata, limitata da precisi, altissimi costi sociali.

Il governo austriaco trasferirà su treni-navetta entro il 1989 il 55 per cento del traffico del Tir in transito Germania-Italia, e il 100 per cento entro il 1995. Si ritiene infatti che il transito di circa 17 milioni di tonnellate all'anno sia gravemente inquinante e insopportabile dal punto di vista ambientale. In Italia ci sono tratti autostradali con transiti anche doppi di quello suddetto; e si tende a incentivarli. Unica ragione della disastrosa costruzione dell'autostrada Aosta-Courmayeur è il fatto che la Regione Val d'Aosta, prima beneficiaria dell'iva del Tir, sia principale fonte di reddito, ha come «scopo» l'incentivazione del traffico pesante.

Giuliano Cannata
del Comitato scientifico della Lega Ambiente

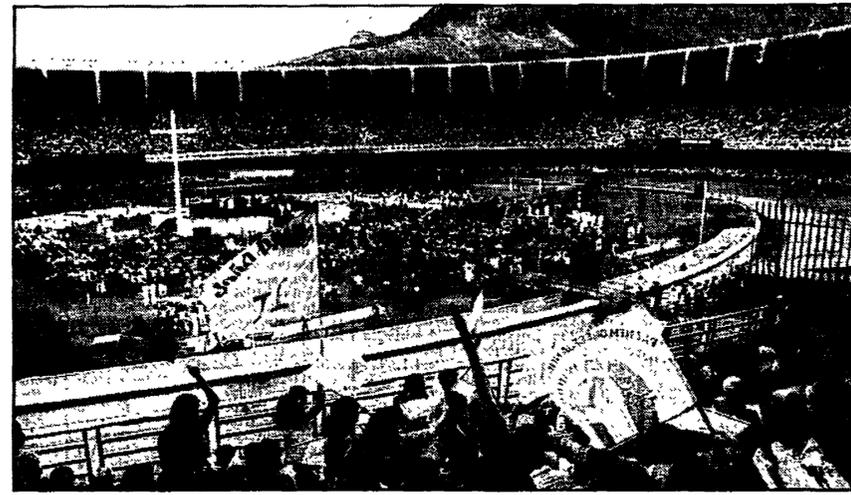
INGHIESTA / Il neodemocratico Brasile alla sua prima prova elettorale - 4

Le voci della Chiesa «critica»

A Nova Iguaçu, dove c'è un forte movimento di lotta - Il vescovo Adriano Hypolito: «Per un papa polacco è difficile capire la situazione dell'America latina»

Il nostro servizio
NOVA IGUAÇU (Brasile) — La Chiesa cattolica brasiliana sino al 1988 risultava ufficialmente proprietaria di schiavi che per legge erano costretti a farsi battezzare anche se praticavano altre religioni. Nel 1964 il clero ha apertamente appoggiato il golpe militare per difendere il paese dalla minaccia del comunismo. Suore e preti sono stati usati in modo massiccio nel ruolo di funzionari dello Stato al servizio non della collettività, del bene comune, come usano dire i cattolici, bensì del potere, delle forze dominanti. Dal momento della colonizzazione religiosa, con l'arrivo dei primi missionari, sino ad una ventina di anni fa, l'atteggiamento dei discepoli di Pietro è stato costantemente su posizioni conservatrici e reazionarie che non discostavano forme di fanatismo e di superstizione. Si racconta che l'idea di costruire Brasilia, la nuova capitale, fosse stata suggerita da San Giovanni Bosco, il fondatore dei Salesiani, a seguito di uno dei suoi celeberrimi dogmi. La storia del Brasile ci dice invece che fu il cartografo Francisco Tossi Colombina a tracciare una carta del suo Stato natale (Goiás), suggerendo di spostare la capitale dove avevano sede gli uffici del governo coloniale da Salvador (Bahia) all'altopiano di Goiás: correva l'anno 1750. Nel 1809 l'ambasciatore inglese Pitt alla corte portoghese proponeva di spostare la capitale (che nel frattempo era stata trasferita a Rio de Janeiro) all'interno del paese, nello Stato di Minas Gerais. La firma dei decreti per poter effettuare le prime esplorazioni è stata apposta ufficialmente nel 1824. A questo punto non si sa se ancora, almeno nelle forme che la leggenda gli ha poi riservato. Complessivamente la Chiesa di Roma, qui in Brasile, a partire dal 1968 ha imboccato una strada progressista, di liberazione dell'uomo, anche se non mancano gli ondeggiamenti a seguito delle spinte restauratrici interne ed esterne; queste ultime più che autorevoli, visto che a promuoverle è il papa in persona.

Al Concilio Vaticano II indetto da Giovanni XXIII, nell'appassionato dibattito che lo caratterizzò, i vescovi brasiliani brillarono per la loro assenza e apparvero allora come i pastori di una Chiesa che non aveva nulla da dire, appiattita sulla difesa dello status quo. Tre anni dopo, quattro anni dal colpo di Stato militare, avvenne il grande risveglio destinato ad avere ripercussioni oggi di vivissima attualità. La svolta si determinò nel corso della Conferenza episcopale dell'America Latina, svoltasi a Medellin in Colombia: in quell'occasione i vescovi brasiliani denunciarono la necessità di un profondo rinnovamento; la «teologia della liberazione», del peruviano Gutiérrez, aveva un riscontro pratico nella realtà del Brasile. «Essa non è nata — mi dice don Matteo Vivalda, vicario della diocesi di Nova Iguaçu — da astratte teorizzazioni, dalla stes-



teologia della liberazione è una teologia eminentemente pastorale. Ci si chiede: la realtà è secondo il piano di Dio o no? Se non lo è bisogna cambiare la realtà, trasformarla, perché tutto ciò che non è secondo Dio diviene dominazione sull'uomo.

Nel 1980 Wojtyła nel suo discorso pronunciato a Rio de Janeiro aveva espresso pieno appoggio alle posizioni assunte dalla Conferenza episcopale brasiliana, smentendosi però poco tempo dopo attraverso una lettera in cui il papa esprimeva preoccupazioni e riserve. Dopo un colloquio svoltosi a Roma tra il pontefice e il presidente della Conferenza episcopale brasiliana, il vescovo Ivo Lochard, cugino di Aloisio, sembrava fosse tornato al sereno: quell'incontro metteva a tacere le voci di dissenso e ridava fiducia e speranza ai rinnovatori. Durò poco. A Managua, nel 1983, Giovanni Paolo II chiari senza equivoci quali erano gli orientamenti del suo pontificato: la restaurazione non poteva più attendere. Alla ricerca di una omogeneità la Chiesa brasiliana si trova oggi divisa in tre parti: la Chiesa tradizionale che appoggia le

classi dominanti, rappresentate dai grandi gruppi economici, finanziari, agrari legati al latifondo; la Chiesa ufficiale o istituzionale che obbedisce alla dottrina sociale di Roma senza discutere; la Chiesa critica o profetica che discute e fa discutere sulla miseria, sulla fame, sulle segregazioni terribili esistenti, che mobilita le coscienze e appoggia i movimenti sindacali e le lotte popolari.

«Noi — mi ha detto il vescovo Adriano Hypolito, che gentilmente mi ha ricevuto nella sua modesta casa di Nova Iguaçu — non possiamo non identificarci con la situazione che vive il nostro popolo e non ci possiamo fermare ad una opzione nei suoi confronti. I movimenti per la casa, per la terra, oltre a rispondere alle esigenze immediate della nostra gente, rappresentano un'azione di coscienza. Cosa vogliono? Vogliono semplicemente una società in cui si possa vivere con dignità, garantendo un futuro alle nuove generazioni». Monsignor Hypolito con grande lucidità e semplicità mi fa un quadro storico della situazione economica brasiliana, calato

nella realtà di oggi. «Viviamo una sorta di schizofrenia — aggiunge — tra una minoranza ristretta e la grande massa del popolo che non ha niente. Tutto il progresso in Brasile è sempre stato un fatto elitario, soprattutto i benefici determinati dallo sviluppo sono stati unilateralmente per chi è mal pagato al popolo».

Sul piano politico — domanda — da che parte sta la sua Chiesa? «Ci stiamo impegnando — risponde — perché il popolo partecipi alle scelte che dovranno essere compiute, prima fra tutte la Costituzione che si voterà l'anno prossimo».

E per le elezioni amministrative del 15 novembre? «Non sta a noi dare indicazioni di voto. È una decisione di uomini che danno garanzie sul piano dell'impegno sociale, uomini che non abbiano paura del potere».

E nei confronti dei comunisti? «Quando è posto il problema della legalizzazione del partito comunista — risponde monsignor Hypolito — ne abbiamo discusso alla Conferenza episcopale, poi non si è votato. Però — ci tiene a precisare — la maggioranza dei vescovi brasiliani era favorevole alla legalizzazione di questo partito. Per noi non si tratta di scegliere dei candidati sulla base delle ideologie, ma sulla base dei loro programmi, delle loro proposte».

Ma la Chiesa di Roma, il Vaticano — obietto — non la pensa così, cerca di ostacolare? «Ad bloccare certi processi in atto in Brasile e in tutta la Chiesa dell'America latina. Monsignor Hypolito mi guarda, sorride e conclude: «Impedire non, rallentare sì. Impedire, penso proprio di no, parlando naturalmente del beneficio dello Spirito santo».

E di papa Wojtyła che cosa mi dice? «Per un papa polacco è difficile capire una situazione come quella dell'America latina. Per carità, la prego, non ci interessi il clamore o la protesta. Ogni attiro può ostacolare il cammino che abbiamo intrapreso. La nostra marcia deve proseguire».

Auguri, monsignor Hypolito, auguri per la sua Chiesa e per la sua gente. Ci salutiamo così.



LETTERE ALL'UNITA'

Aveva ragione la «perfidia Albione» a condannare i fascisti

Caro direttore,
leggo sull'Unità del 20 corrente, in prima pagina («Ripartiamo pure della perfida Albione») una singolare affermazione, secondo la quale «lo scatto di molti giovani contro le inique sanzioni del 1935» sarebbe stato giustificato dal fatto, come scrive nella sua lettera Giovanni Giudici, che «in quel momento avevamo ragione noi». (Chi? I fascisti o chi altro in Italia?). Inoltre, lo stesso Giudici afferma che quella espressione di «giusto orgoglio nazionale» sarebbe stata «della medesima natura che pochi anni più tardi avrebbe mobilitato molti di noi nelle file della Resistenza».

Mi sembra che non occorra essere molto competenti in storia e in politica per sapere che nel 1935 la Società delle nazioni aveva ragione di condannare e colpire con sanzioni l'aggressione fascista all'Etiopia in quanto violenta infrazione ai principi del diritto internazionale. Non mi risulta d'altronde che i comunisti di allora esaltassero quello «scatto di giusto orgoglio nazionale», voluto invece e ampiamente organizzato dai fascisti.

Quanto alla Resistenza, che come tutti sanno si poneva nella linea di difesa dell'indipendenza e sovranità nazionale calpestate dalla illegalità nazista, semmai anticipò gli slanci popolari del dopoguerra contro le illegalità dell'imperialismo Usa (fino a quelle di oggi), ma certo non ebbe nulla a che vedere con le demagogiche manifestazioni fasciste del 1935. Dire che la Resistenza fu «della medesima natura» di quello «scatto» del '35 significa, precisamente, quello che si diceva tra l'Italia fascista e la Resistenza. Non credo che l'Unità sia disposta a condividere tale tesi.

Se non si subordinano gli scatti emotivi (e il relativo giudizio) ai principi del diritto internazionale, si cade nel più cieco e pericoloso nazionalismo, precisamente quello che ci preoccupa quando guardiamo all'America di Reagan.

ENZO NIZZA
(Milano)

40% dei casi è colpevole il camionista. Però tra lo scrivere e il fare nessuno, se non in qualche caso isolato come il nostro, ha difeso questa martoriata categoria di autisti dipendenti e padroncini.

Molti dicono: come corrono pericolosamente questi camion, senza chiedersi perché. Poi, quando vi è l'incidente, tutti tuonano, autorità in testa; ma nessuno cerca di porre rimedio concretamente al problema.

Solo ultimamente, la primavera scorsa, la Rai 1 da Napoli trasmise un breve programma: «Morire dal sonno». Però, dopo che due suoi giornalisti perirono incolpevolmente contro un autotreno. E meno male che in una trasmissione di «Radio anch'io», il comandante della polizia stradale disse: il camionista non è un criminale; è l'inosservanza delle regole che porta qualsiasi cittadino ad essere un potenziale criminale.

Noi che siamo del mestiere, il vero problema giornaliero lo conosciamo, seppure anche tra noi vi siano dei «kamikaze» che vanno avanti a pillole per star svegli, quando avrebbero il diritto di coricarsi; per poi potersi assurdamente vantare di essere arrivati prima, di velocità illegali; come i nostri treni di lavoro che non sono legali su un piano contrattuale.

Di questa situazione vediamo una causa nei cosiddetti «padroncini», assai poco amalgamati tra loro per far fronte unito nell'applicazione delle tariffe regolari del trasporto. Così c'è chi ne approfitta.

Pertanto chiediamo: esistono le leggi? I contratti di lavoro? E chi preposto a farli osservare? Se sì, perché non si interviene a mettere fine a questa battaglia illogica di prezzi e incidenti stradali? Oppure ci vorranno ancora molte croci sulle strade italiane?

ELADIO SFILIGOI
(Gorizia)

Il fantasma di Torquemada

Egregio direttore,
è possibile che il fantasma di Torquemada si aggiri ancora tra di noi in Italia alle soglie del 2000, a fare esempio della giustizia? Pensiamo: può darsi che i caserme dei carabinieri con ogni comodità, visite gradite e perfino il telefono, col quale ricattare: «Senti, se non mi dai 50 milioni dico che anche tu sei un camorrista?»

E come può un pubblico ministero dire che Tortora è stato eletto coi voti della camorra? 485 mila elettori, tutti camorristi?

MASSIMO BALDONE
(Sesto Calende - Varese)

Il dover solo ripetere

Egregio direttore,
desideriamo esprimere il nostro parere sulla questione di mediocrità di intellettuali e di un certo tipo di scuola che diseduca al ragionamento, alla creatività razionale, agli scambi di opinione, alla critica costruttiva, alla libertà.

Questa scuola è tenuta in piedi da insegnanti che amano il legalismo, l'educazione mnemonica e che, con la scusa del «si fa così, perché si è sempre fatto così», continuano imperterriti sulla loro comoda strada.

È un vecchio metodo rassicurante per chi è incapace di rinnovarsi, di provare nuove vie, di sperimentare ciò che altri hanno già avuto il coraggio e l'onestà di fare. Forse i nuovi metodi sono più difficili, impegnano maggiormente ma sono più intelligenti e positivi per i nostri figli.

Il persistere nei vecchi modelli basati sulla ripetizione mnemonica conduce alla distruzione morale e al decadimento. Ogni ragazzo sa che se fa o dice o ripete come ha detto l'insegnante, ottiene un giudizio migliore di un altro che sa ragionare con la propria testa.

Se ha un carattere forte e si sente responsabile e sicuro di se stesso, continua incurante delle possibili conseguenze perché sa di avere ragione. Se ha un carattere leggermente insicuro, si accorgerà a sue spese che è meglio dire e fare come ha detto l'insegnante. Si adegua, lascia correre, si chiude in una timidezza che con gli anni sfocia in una ribellione aperta contro gli adulti.

È mancato in questo caso un modello di razionalità, di intelligenza, di onestà costruttiva, di partecipazione, di premura che difficilmente verrà recuperato. E gli adulti si lamentano; ma ben pochi cercano di aiutare per buttare via queste vecchie strutture, questi sistemi educativi troppo antichi, inconcepibili in una società pre-computerizzata.

LETTERA FIRMATA
elementari - G. Manzoni (Parabiago - Milano)

Un disegno di legge che dovrebbe avere la precedenza

Egregio direttore,
apprendo in questi giorni che dopo la crisi di governo e dopo la «finanziaria», si passerà (finalmente) alla discussione parlamentare sulla riforma del Codice della strada. A tale proposito vorrei fare presente il seguente importantissimo problema: 1) il più moderno dibattito scientifico (medico-ingegneristico) è concorde nel ritenere gli handicappati ai quattro arti generalmente idonei per la guida di autovetture personalizzate; 2) da molti anni tale assunto scientifico è stato tradotto in legge da molti Paesi del centro-nord Europa; 3) nel (lontano) 1980 la Cee diramò una «direttiva comunitaria» con la quale invitò l'Italia ad adeguarsi ai Paesi più modernizzati, modificando gli articoli dal 470 al 485 del regolamento di attuazione del Codice della strada; 4) in data 22 marzo 1985 il Consiglio dei ministri ha «ricepito la direttiva» approvando un disegno di legge successivamente trasmesso al Parlamento.

Faccio notare che tale questione, secondo dati Istat (sottostimati) riguarda più di 600 mila handicappati che, tenuto conto della concomitante inaccessibilità dei trasporti pubblici, si trovano in uno stato di grave emarginazione territoriale quale ulteriore causa di esclusione sociale e produttiva.

CLAUDIO ROBERTI
sociologo (Napoli)

Stupiti (noi no)

Signor direttore,
abituiati come siamo stati in passato alla «fermezza» della Repubblica e del suo direttore (sulla questione morale, sul rispetto delle leggi della Repubblica, sui sacrifici dei lavoratori), siamo oggi stupiti dall'atteggiamento di questo giornale di fronte ai fatti gravissimi che si sono verificati nei giorni scorsi in seguito alla vicenda della «Achille Lauro».

Ci riferiamo soprattutto ad alcuni atteggiamenti dell'amministrazione Reagan, rispetto ai quali ci ha sorpreso vedere presentarsi il comportamento del governo italiano ricorrendo alla consueta banalità del «pasticcio all'italiana».

Nei giorni 10 e 11 ottobre si sono consumati da parte del governo degli Stati Uniti tentativi e anche atti gravissimi di violazione della sovranità territoriale del nostro Paese e degli accordi internazionali. Non meno grave è stato il comportamento dell'onorevole Spadolini che, in qualità di ministro della Difesa e pertanto responsabile della tutela della sovranità nazionale, avrebbe dovuto essere il primo a contrastare e a condannare l'azione del governo americano. Invece, Spadolini ha criticato il governo di cui fa parte determinandone la caduta e ha offerto una copertura politica alla ingiustificata e un po' isterica campagna di stampa americana contro il nostro Paese e il suo governo.

Che un giornale come la Repubblica non abbia denunciato questi fatti pare a molti di noi, oltre che incomprensibile, profondamente contraddittorio.

IL COMITATO PER LA PACE
della Mondadori di Segrate (Milano)

«Morire dal sonno», pillole, «padroncini» e molte croci sulle strade

Egregio direttore,
il problema non è solo di noi camionisti ma anche di certi organi dello Stato che stanno ad osservare circa un milione e duecentomila autotreni circolanti nel nostro Paese.

Noi, un gruppo di camionisti del Goriziano, da mesi abbiamo intrapreso un'azione sociale per far qualificare il nostro lavoro, eventualmente con corsi appositi — come da programma già esiste presso l'Enas — e per il rispetto del contratto di lavoro e della sicurezza stradale, i quali nella maggior parte dei casi non vengono invece rispettati, o fatti rispettare da organi competenti.

In Italia ogni anno muoiono migliaia di persone innocentemente sulle strade e nel

Diego Novelli

FINE - I precedenti articoli sono stati pubblicati il 13, 17 e 19 ottobre.