

L'Unità

Giornale del Partito comunista italiano
fondato
da Antonio Gramsci nel 1924

Le responsabilità

PIERO BORGHINI

Certo l'immane catastrofe che ha colpito alcune valli dell'alta Lombardia, ed in particolare la Valtellina, non può essere addebitata all'uomo soltanto. Basta sovrallineare in elicottero le zone colpite per rendersi conto delle forze tremende che sono state messe in movimento dalla natura e contro le quali, probabilmente, c'era poco da fare. Anche i sistemi di preallarme pare abbiano funzionato a dovere e non è da escludere che la prontezza con cui sono scattati i primi soccorsi, dovuta proprio a questo fatto, abbia reso forse meno grave il bilancio complessivo delle vittime. E tuttavia più passano i giorni, più emerge con chiarezza che le responsabilità dell'uomo ci sono e sono molto gravi.

Si è parlato e si parla di prezzi inevitabili dello sviluppo, ovvero, all'estremo opposto, di sviluppo dissenso, come se per fare strade, ferrovie, fabbriche, case, impianti turistici oppure produrre energia elettrica o coltivare i ripidi pendii nelle montagne per produrre, tra l'altro, alcuni fra i migliori vini del mondo, fosse obbligatorio distruggere il territorio e rapinarne le risorse esponendo le comunità a rischi intollerabili. È chiaro che non è così. Tutto dipende da come si governa questo sviluppo che, al contrario, è esso stesso una condizione indispensabile alla difesa del territorio. Basta passare, per convincersene, nella vicina Svizzera. Le differenze non sono solo di ordine geografico, ammesso che ce ne siano, ma politico sociale ed economico e riguardano tanto la difesa di determinate forme di agricoltura di montagna, per fare un esempio, quanto l'estremo rigore della legislazione urbanistica.

In Valtellina, invece, all'industria idroelettrica si è consentito di prosciugare i fiumi, l'agricoltura di montagna è in stato di abbandono, la conoscenza del territorio e dei suoi problemi è limitata e spesso inesistente (sulla base di quali informazioni geografiche ad esempio è stata rilasciata la licenza per costruire il condominio crollato di Tartano?). Il turismo stesso scarsamente organizzato, assume forme non sempre positive: eccesso di seconde case, congestione stagionale e via dicendo. Ognuno si guarda, insomma, ai scopi un deficit tremendo di previsione, di organizzazione, di progettualità. Insomma, di governo. Il nodo è tutto qui, oggi. E qui sono le responsabilità.

Certo, in primo luogo c'è una responsabilità nazionale. Basta pensare che la Valtellina, la cui funzione storica è stata sin dai tempi del Sacro Romano Impero quella di grande via di comunicazione con il centro dell'Europa solo da poche settimane ha visto entrare in funzione un pezzo di quella famosa statale 36 che dovrebbe avvicinarla per lo meno a Milano ma che, ritardi e costi sbalorditivi a parte, risulta adesso essere piuttosto pericolosa e quindi tutt'altro che invitante. Così come nazionali sono le responsabilità autorizzatorie per i prelievi dell'acqua ai fini dello sfruttamento energetico (autorizzazioni sempre più arbitrarie se si considera che è del 1972, ormai, che il Servizio idrografico nazionale non rende più noti i dati sulla portata di fiumi e torrenti) o, al contrario, l'assenza di leggi precise per la tutela del suolo o lo sviluppo dell'economia montana.

Ma, detto tutto questo, emergono poi responsabilità locali molto precise. Della Regione innanzitutto. La Regione Lombardia è infatti l'unica a non avere ancora un Servizio geologico funzionante. Perché? Eppure già nel maggio del 1983 il consiglio aveva impegnato solennemente la giunta a costituire. Come mai ci sono voluti tre anni per farlo, sicché oggi non è ancora in grado di funzionare? L'ex presidente Guzzetti, ora deputato dc, ha niente da dire in proposito? Gli assessori all'ecologia ed al territorio Vertemati e Ricotti, entrambi socialisti, come spiegano il fatto che la Regione non dispone di carte tematiche sufficientemente dettagliate delle zone a rischio geologico e sismico, né di quadri tecnici adeguati così come il consiglio aveva chiesto dopo la tragedia di Stava del 1985?

E ancora, dopo le alluvioni del 1986 che avevano riempito parecchi torrenti di detriti e di alberi, come mai non si è cercato, d'intesa con la Forestale, di organizzare la loro rimozione? Eppure in consiglio la questione era stata sollevata dal gruppo comunista ed oggi alcuni dei disastri più gravi, determinati proprio dall'esistenza di tutto quel materiale nei fiumi, avrebbero potuto essere evitati. È giusto che nessuno ne risponda, né politicamente, né, se necessario, penalmente?

E poi, chi ha autorizzato l'edificazione del condominio di Tartano in una zona così rischiosa? La base a quale norma urbanistica e legge regionale? Sono domande pesanti come macigni ma è nostro dovere rispondere ad esse senza esitazioni o riguardi a nessuno.

C'è infine il capitolo dei tanti miliardi erogati dalla Protezione civile dopo il 1983 per opere pubbliche. Occorrerà vedere dove e come sono stati spesi ma, al di là di questo, è tutta una politica urbanistica e territoriale che va messa in discussione. Una politica fatta per anni ed anni, anziché di progetti coerenti e lungimiranti, di sovvenzioni più o meno clientelari e di interventi «riparativi». È ora di fregarla. Oggi che la Valtellina è sommersa dal fango e vive nella tragedia, gli amministratori dei Comuni, della Provincia e della Regione, quasi sempre del medesimo colore, possono riflettere amaramente sui frutti di questa politica priva di idee ma ricca di sussidi e favori che hanno fatto del vallinlese medio, forse, il cittadino lombardo per cui si spende di più, ma anche quello al quale, in termini di benessere effettivo e di sicurezza, si dà certamente di meno.

Proposte strumentali dopo il record di morti da traffico. E la ferrovia, più pulita, sicura, meno costosa?



Il business autostradale

Ed adesso, dopo l'ecatombe della prima metà di luglio, c'è chi propone una sede viaria riservata ai soli camion. È una proposta strumentale e affaristica visto che, superata una certa soglia di traffico merci, è più conveniente, più pulita, meno energivora potenziare la rete ferroviaria. In questa direzione, peraltro, si sono mosse tutte le nazioni europee, con maggior lungimiranza.

FABIO MARIA CRUFFINI

■ C'era da aspettarselo sul tragico record di morti da traffico nelle ultime settimane si sta già costruendo un colossale affare: il raddoppio del sistema autostradale italiano.

Cosa c'è, infatti dietro la accattivante proposta della «separazione del traffico» se non l'idea di realizzare a fianco di ogni autostrada un'altra autostrada parallela? La scaturita proposta della camionale Barberino-Sasso Marconi (ma potremmo ancora fermarla) estesa a tutto il paese!

Una sede viaria riservata ai soli camion. In nessuna parte del mondo si è ancora arrivati ad una simile follia, visto che, superata una certa soglia di traffico merci è sempre più conveniente costruire una ferrovia, che è più sicura, meno inquinante ed energivora, di esercizio estremamente più economico a parità di condizioni di sicurezza.

Trentamila tonnellate lorde di treno per ora e per direzione di marcia, sono un limite difficilmente raggiungibile da qualsiasi altra modalità di trasporto terrestre. E non dimentichiamo che se l'ecatombe autostradale è oggettivamente più noziosa, è pur vero che le morti da traffico avvengono meno sulle autostrade (36%) e più sulle strade urbane (41%). Si muore più in città che fuori, ma chi vuole dare soldi ai Comuni? Lo spostamento di ulteriori risorse (pubbliche) verso le autostrade in assenza di ogni investimento che consenta almeno di raggiungere elementari livelli di manutenzione e di sicurezza sulla rete urbana e su quella così detta minore (ma stiamo parlando di almeno 300mila km di strade provinciali, comunali e urbane contro solo 6.000 km di autostrade).



che potranno essere definite, la chiave per la soluzione del problema pedaggi e caselli il diritto del cittadino utente di pagare solo in ragione del servizio effettivamente ricevuto.

Perché certi giornali, così burberi quando si tratta di giudicare questioni lontane dagli interessi Fiat, lacerano su questo? Qualcuno (pochi in verità) ha ricordato in questi giorni che esiste un'alternativa possibile alla strada: la ferrovia. Ma è bene essere chiari: chiedere alla ferrovia di chiedere la ferrovia di chiedere di mettere una pezza in questa situazione sarebbe come pretendere da un roznino stremato la vittoria al derby di Ascot. Con un terzo dei binari pro-capite rispetto al resto d'Europa, in difficoltà nell'aggiungere residenze e fabbriche disordinatamente diffuse nel territorio, praticamente assente nei grandi centri italiani nella sua versione metropolitana (un solo quartiere di Parigi o di Londra ha in dotazione più di chilometri di metropolitana di quanti non ne abbiano tutte le città italiane messe insieme) questa rete ferroviaria non è però l'unica possibile in Italia, magari per via di qualche

cercando in tutti i modi di ampliare, persino con l'obbligo imposto ai camion di salire a bordo dei treni per attraversare determinati territori.

Ma adeguare il paese alle dotazioni strutturali e infrastrutturali europee richiede anche trasparenza. Una condizione per l'efficacia della spesa, oltre che un imperativo morale. Gravissimo infatti è il peso economico e finanziario sulle commesse pubbliche di ogni tipo di una cultura distorta e perversa che porta fatalmente a privilegiare le imprese peggiori rispetto a quelle più efficienti le commesse inutili su quelle utili i tempi di raggiungimento di equilibri impropri sui tempi tecnici di realizzazione e che coinvolge soggetti pubblici e privati in lunghe catene collusive.

Dunque per rilanciare ferrovia e trasporti in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente occorre da parte del nuovo Ente Fs la profonda consapevolezza che la partita che si sta giocando va ben al di là della routine e del mediocre cabotaggio ministeriale con le annessi vicende di cui rigurgita in questi giorni la stampa italiana. Per voltare veramente pagina e mettere mano ad un'opera di modernizzazione di cui il paese ha ormai bisogno per la sua stessa sopravvivenza, con procedure e metodi tanto trasparenti quanto rapidi, tanto rigorosi quanto efficaci, occorrono atti decisivi che rompano la continuità del passato. In un momento in cui la credibilità è decisiva per orientare aspettative e scelte di cittadini, imprese, città, vertice aziendale di dubbia capacità, incerto, diviso, squallido, farebbe comodo a chi comincia a temere che la ferrovia possa sul serio tornare a svolgere il ruolo che gli spetta. Se bisogna fortemente credere nella possibilità di un diverso assetto dei trasporti, dell'ambiente, delle città, nessuno può pensare però che gli italiani possano ulteriormente tollerare che a curare questi o quei così vitali e complessi aspetti prepositi chi non dimostri di farne l'unico ed esclusivo obiettivo da perseguire. E non c'è più tempo da perdere.

Per uscire dall'emergenza trasporti, dunque, due proposte culturali, politiche, operative si fronteggiano, in termini profondamente alternativi. Da quei morti, da quelle lacrime contorte, si può ripartire infatti su una spirale perversa che ripercorre gli errori del passato peggiorandoli o per costruire un diverso sistema di trasporti basato più sulle ferrovie e sui mezzi pubblici, che renda le città e le strade più vivibili e sicure.

Con costi e tempi comparabili a quelli prospettati per nuovi tronchi autostradali, possiamo raddoppiare le principali linee ferroviarie ottenendo come risultato di far circolare qualche migliaio di treni in più al giorno per arrivare, ben prima del 2000, a restituire alla ferrovia il suo spazio naturale. E uno spazio che le nazioni europee (dal 30 al 40% di merci in ferrovia) più lungimiranti di noi, stanno

Intervento

I tre cardini del riassetto idrogeologico

FLORIANO VILLA

Ognuno di noi ha ancora negli occhi le immagini angosciose delle nostre valli alpine trasformate in paludi fangose dalla rotta dei fiumi in piena, ed ancora una volta l'anniversario dell'immane tragedia di Stava ci coglie impreparati all'immane appuntamento con i relativi aspetti di prevenzione e di salvaguardia.

Il nostro paese presenta in realtà molti punti vulnerabili per le sue caratteristiche geomorfologiche accidentate soprattutto sulle catene alpine ed appenniniche, per le condizioni idrologiche spesso difficili, con incisioni aspre e dirupate, con corsi d'acqua a carattere torrentizio, che possono assumere improvvisamente violenza inaudita trasformando in enormi masse di acqua e fango seminattori di distruzione e morte, infine per le sue caratteristiche litologiche e strutturali, che presentano sovente una notevole propensione all'instabilità e al dissesto.

Occorre pertanto prendere atto di queste vulnerabilità accentuate, che si ritrovano associate in molte aree della Penisola, ed affidare le armi per poter combattere a parità di condizioni e con qualche probabilità di successo. Le fatiche che ci aspettano sono sicuramente pesanti, la lotta con le avversità naturali sicuramente molto lunga e non priva di apparenti insuccessi, ma un illuminato programma finalizzato al riassetto idrogeologico attraverso un'opera costante e ostinata di prevenzione, prevenzione e controllo dei fenomeni naturali, non potrà che dare i risultati sperati.

Un programma siffatto deve a nostro avviso poggiare su tre cardini fondamentali senza i quali qualsiasi decisione politica e qualsivoglia intervento operativo sono destinati al completo fallimento e si riveleranno soltanto ulteriori sperperi di risorse. Il primo pilastro è costituito da un momento conoscitivo, che necessiti da un lato di un censimento rapido dello stato dell'arte del dissesto, con l'ausilio di tutte le più moderne tecnologie disponibili, a partire dalla fotointerpretazione, per ottenere una cartografia a scala credibile (ad esempio 1:25.000) in grado di rappresentare lo stato attuale di malessere territoriale con i diversi stadi di malattia per tutto il territorio nazionale dall'altro necessità di un'impostazione immediata di una serie di osservazioni e di misure mediante le più sofisticate apparecchiature oggi esistenti, al fine di tenere sotto controllo continuo l'evoluzione dinamica dei nostri corsi d'acqua, dei versanti,

dei bacini montani più difficilmente raggiungibili.

Il secondo pilastro è costituito da un momento normativo e organizzativo. È impensabile che il nostro paese non disponga ancora di una legge sulla difesa del suolo. Ma dopo averla tanto attesa, sarebbe impensabile se si perdesse l'occasione di predisporre una normativa moderna e adeguata al nostro paese, profondamente armonizzata con le esigenze idrogeologiche e idrologiche delle nostre valli, e si perseguisse invece l'infernale cammino delle sole sistemazioni idrauliche, che tanti danni hanno finora provocato.

Non pensiamo necessariamente spendere molte parole per ricordare l'estrema urgenza di rifondare completamente i Servizi tecnici dello Stato, dall'idrografico al geologico al sismico, per risolverli dalla barbara ignoranza in cui si trovano. Vogliamo solo ribadire che occorre trovare subito la strada per rimediare a questa umiliante situazione, che vede il nostro paese relegato all'ultimo posto non solo in ambito europeo, ma anche su scala mondiale. Ma anche qui occorrono idee, uomini, mezzi e programmi. Per ora assistiamo soltanto alla lenta agonia del Servizio idrografico, al paleggiamento di responsabilità tra diversi ministeri per la gestione di un Servizio geologico per ora soltanto tubolare, ad un Servizio Sismico inutilizzabile per il suo organico tragicamente ridotto. Infine il terzo pilastro che è costituito da un momento operativo, e che può efficacemente coniugare le esigenze di tutela occupazionali di tanti nostri giovani, con possibilità di lavoro per decine di migliaia di essi.

Si tratta di creare un corpo di Guardie del suolo, attraverso l'impiego, dopo adeguato corso informativo, di giovani usciti dalla scuola dell'obbligo, che debbono lavorare sul territorio a livello comunale, quasi sentinelle avanzate e residenti per segnalare qualsiasi malessere diffuso del suolo e del sottosuolo, affinché vengano tempestivamente adottati interventi a tutela e a ripristino. Questi tre momenti debbono essere realizzati contemporaneamente partendo così con il piede giusto per un'inversione di tendenza che potrà riconoscere ai nostri figli un territorio più sicuro e più felice, pronto per essere finalmente utilizzato e non più sfruttato.

In caso contrario dovremo ancora arrenderci, per la nostra insipienza nelle sfide con la natura limitandoci a soccorrere le vittime ed a risarcire i danni.

del futuro dei nostri marci? Pizzinato ha accennato, riferendosi al rapporto che esiste oggi fra produzione e ambiente, all'esigenza di una nuova «etica del lavoro». Giustissimo, ma non tutti lo seguono. In un articolo che sventa l'esperienza dei sindacati italiani in tema di ambiente, e che assolve da ogni colpa i governanti e il capitale (che esiste, eccome!) Gianni Corbi ha parlato (*la Repubblica*, 7 luglio) di una «sfida verde al sindacato». Perché, mi domando, non procedere all'inverso nella sfida, e nella costruzione di solide alleanze? Anche tra gli ambientalisti ci sono da vincere insensibilità verso chi lavora, fatica produce e subisce due volte il danno nella fabbrica e fuori. Ma può essere comune la reticenza che lo Stato interviene in modo che progettazioni, localizzazioni e tecnologie siano finalizzate alla tutela della vita

IERI E DOMANI

GIOVANNI BERLINGUER

Meglio essere o meglio avere?



bligo viene spesso rispettato. Ma quante resistenze quante minacce di crack industriali quanti scetticismi sul comportamento dei giovani si sono dovuti vincere!

Ma insomma la vita e la salute *salus populi* in ogni senso, devono o no costituire il primo impegno di ogni politico? Mi ha colpito l'indagine svolta dalla Fiom in Liguria gli operai metalmeccanici, pur minacciati di licenziamenti e retrogrediti nei livelli retributivi, hanno posto la salute e la sicurezza in cima alle loro richieste, verso i pubblici poteri ma anche verso il sindacato.

Ma allora la nostra domanda non è: «È stato giusto o meno promuovere il referendum sulla scala mobile?». Quei pochi che l'hanno osteggiato non cambieranno parere lo

dicano pure. La domanda che ci riguarda tutti è oggi un'altra perché insieme a quella battaglia non ne abbiamo promosse altre, sul versante salute-ambiente, partendo dagli intensi processi di ristrutturazione avviati in quegli stessi anni? Questa non è una domanda retrospettiva riguarda il futuro, la capacità delle classi lavoratrici e delle forze intellettuali di guidare lo sviluppo tecnologico nell'interesse collettivo.

Pizzinato mi ha raccontato di una fabbrica siderurgica milanese, nella quale, dopo le lotte per la salute degli anni

L'Unità

Gerardo Chiaromonte direttore
Fabio Mussi, condirettore
Renzo Foa e Giancarlo Bosetti, vicedirettori

Editrice spa l'Unità
Armando Sarti, presidente
Esecutivo Enrico Lepri (amministratore delegato)
Andrea Barbato Diego Bassini
Alessandro Carrà
Gerardo Chiaromonte Pietro Verzeletti

Direzione redazione amministrazione
00185 Roma via dei Taurini 19 telefono 06/4950351 2 3 4 5 e
4951251-2-3-4 5 telex 613461 20162 Milano via Fulvio Testi
75 telefono 02/64401 Iscrizione al n. 243 del registro
stampatori del tribunale di Roma iscrizione come giornale murale
nel registro del tribunale di Roma n. 4355

Direttore responsabile Giuseppe F. Menella
Concessionarie per la pubblicità
SIPRA via Bertola 34 Torino telefono 011/57531
SPI, via Manzoni 37 Milano telefono 02/63131

Stampa Nipi spa direzione e uffici viale Fulvio Testi 75 20162
stabilimenti via Cino da Pistoia 10 Milano via dei Pelagosi 5 Roma