

Le proposte ambientaliste per viabilità e sviluppo

Milano-Messina

C'è una via «verde»

Auto, treni, navi, unico piano

Fiorellini, animaletti e bei panorami? Con la miniguerra sulla «variante di valico» dell'Autosole c'entrano ben poco. Dietro le battaglie dei giorni scorsi c'è uno scontro, molto più profondo, tra concezioni diverse se non opposte dello sviluppo e della modernizzazione dell'Italia. Che - dicono gli ambientalisti - ha bisogno di infrastrutture, ma a patto di non peggiorare ulteriormente il dissesto del territorio, favorendo uno sviluppo non autodistruttivo dell'economia.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. Oggi si chiama variante di valico. Ma domani potrebbe chiamarsi Salerno-Reggio Calabria o, dio ne scampi, «Pedegronda lombarda» o, peggio ancora, «PiRuBi», la famigerata autostrada veneta sponsorizzata in anni ormai lontani dal trio dc Piccoli-Rumor-Bisaglia. La questione esplosa con grande fragore sui tavoli della politica e ancor più sulle pagine dei giornali è insomma solo occasionalmente quella del raddoppio del tratto Bologna-Firenze dell'Autosole. In realtà, dietro la defatigante trattativa sui 18 o 33 o 122 chilometri di lavori si cela uno scontro che ha radici e motivazioni ben più profonde e serie di quelle che sono riuscite ad affiorare in questi giorni.

Chiariamo subito: la salvaguardia dell'ambiente naturale dell'Appennino tosco-emiliano è un aspetto secondario dell'opposizione di buona parte del mondo ambientalista - che, vale la pena di sottolineare, non si identifica se non in parte

nei Verdi, né vede esaurire la sua rappresentanza politica nel partito verde - e non solo. Così come il problema degli ormai famosi 40 morti all'anno non è certo il vero motivo, e nemmeno uno dei principali, del sostegno offerto al progetto di «variantina» di 122 chilometri da uno schieramento quanto meno eterogeneo. La materia del contendere è altro: è in buona sostanza - lo scontro tra due modelli economici diametralmente opposti.

Chi propugna l'ulteriore sviluppo di una rete autostradale che è già la più estesa d'Europa in rapporto agli abitanti vede, in sostanza, uno sviluppo basato su un modello quantitativo e tutto incentrato sull'espansione illimitata dei mercati per tutti i tipi di merci. Quel modello, per capirci, che fa sì che in Francia si beva acqua S. Pellegrino, in Italia acqua Perrier, e negli Usa tutti e due, con costi - in termini economici e ambientali - che si potrebbero facilmente

abbattere se ognuno si bevessa la propria acqua. Lo stesso modello che, per l'Italia, da almeno quarant'anni impone di trasportare quasi tutte le merci (il 90%, quasi il doppio rispetto alla Germania) su gomma. E un discorso non dissimile vale per il trasporto delle persone: scoraggiata in tutti i modi le alternative, dalla fine degli anni Cinquanta gli investimenti pubblici e privati sono stati in massima parte concentrati sull'automobile. Basta confrontare gli investimenti nel campo ferroviario (soprattutto per le linee a breve e medio raggio, le più penalizzate) con quelli per strade e autostrade per rendersene conto. Gli interessi economici che premono per il mantenimento di questo modello sono enormi: da quelli dei produttori di autoveicoli a quelli dei gestori delle autostrade a quelli dei loro vecchi e nuovi referenti politici.

Sul fronte opposto, il mondo ambientalista - una definizione che comprende in realtà una galassia estremamente composita e non di rado percorsa da un'anche aspra conflittualità interna che va dai Verdi alle associazioni come Legambiente, Wwf e Greenpeace, da una crescente parte del Pds a settori di Rifondazione, da una parte dei popolari alle confederazioni sindacali - si batte per uno sviluppo che, modificando in modo sostanziale tutto il ciclo delle merci, dalle materie prime ai cicli produttivi ai trasporti al con-

sumo fino allo smaltimento a fine ciclo, consenta di coniugare sviluppo e qualità ambientale evitando di consegnare alle prossime generazioni un'Italia completamente dissestata e inquinata. Animucce belle? Gente che - come sostengono i loro avversari - sogna e non tiene conto della realtà? Mica tanto. È di venerdì la presentazione a Palazzo Chigi della relazione del ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi, su occupazione e ambiente, dalla quale risulta la possibilità, con un investimento di alcune migliaia di miliardi, di creare quasi cinquantamila posti di lavoro in quattro-otto anni nei settori delle aree protette, dell'inquinamento

acustico e atmosferico, del recupero energetico, delle aree a rischio e della formazione alle nuove professioni. Ed è un dato di fatto che i settori più avvertiti dell'industria, quelli più esposti alla competizione sui mercati internazionali (le aziende aderenti a Federchimica, per esempio), hanno da tempo imboccato la strada della riconversione dei cicli produttivi. Con risultati che li premiano sul piano della competitività e, alla fine, degli utili e dell'occupazione.

Le grandi opere infrastrutturali rientrano a pieno titolo in questo ragionamento. Che di alcune di esse ci sia assoluta necessità nessuno è così sciocco - o ideologicamente acceca-

to - da negarlo. È il caso, appunto, della «variantina» dell'Autosole, o quanto meno della messa in sicurezza del tratto appenninico dell'Autosole. Fatto - dicono però gli ambientalisti - in modo da non creare concorrenza con il quadruplicamento della linea ferroviaria, che più che a una fantomatica alta velocità deve servire a potenziare il trasporto delle merci, sull'esempio di quanto già si fa, per esempio, in Svizzera e in Austria. Gli ambientalisti non dicono insomma - sarebbe folle - che merci e persone non devono più attraversare l'Appennino, ma che devono essere messe in condizione di farlo scegliendo tra diverse direttrici: l'Autosole, certo, ma anche la ferrovia, e la superstrada E45 Orte-Cesena per i traffici diretti verso il Nord-Est e l'Aurelia (completando il raddoppio) per quelle dirette in Liguria, Piemonte, Francia. E favorendo il cabotaggio lungo le coste adriatica e tirrenica, oggi più umiliato che trascurato. Allo stesso modo, sarebbe insensato opporsi all'ammendamento della Salerno-Reggio Calabria e al completamento della Palermo-Messina, due «autostrade» che penalizzano fortemente la mobilità nel Mezzogiorno. E il ponte sullo Stretto? Quello - ormai lo dicono davvero in molti - servirebbe solo a spostare gli ingorghi da Reggio a Messina.



Variante valico Mussi: «Il nodo fiorentino si farà»

«Il nodo fiorentino dell'Autosole è certamente tra uno dei lotti previsti per la realizzazione della variante»: lo ha detto il capogruppo della Sinistra Democratica alla Camera Fabio Mussi intervenendo ieri mattina alla direzione del Pds toscano. Commentando le polemiche che hanno accompagnato la decisione di venerdì, Mussi ha osservato che «bisogna abbassare un po' la temperatura con cui gli eventi vengono svariati. La procedura della formazione delle decisioni - ha aggiunto - è sempre complessa: alla fine però l'importante è l'approdo alle decisioni. Tutto quello che avviene prima non solo è normale, ma è bellissimo che si veda. Questo governo - ha rilevato l'esponente del Pds - ha aperto la questione, fronteggiato il conflitto e assunto la decisione in una settimana, non esistono precedenti in Italia». E alla domanda dei cronisti sulla diversa interpretazione, data ancora venerdì, dai due ministri, Mussi ha risposto: «È la funzione della personalità nella storia».

RISTRUTTURAZIONE DEL DEBITO E PATRIMONIO IMMOBILIARE DEL PDS

Sulla vicenda che riguarda il Piano di risanamento finanziario dell'Unità S.p.A. in liquidazione e, solo in parte, del Pds, ma più in generale su tutta l'inchiesta che da qualche anno conduce l'Autorità Giudiziaria su di noi, abbiamo mantenuto fin qui il massimo riserbo, esprimendo sempre, come era giusto e logico, fiducia profonda nell'operato della Magistratura.

Abbiamo serenamente accettato acquisizioni reiterate di documentazione, a volte già in possesso della stessa Autorità Inquirente. Non abbiamo mai scompostamente reagito a fughe di notizie o ad articoli di stampa, variamente ispirati e palesemente diffamatori nei nostri confronti.

Una indagine partita dal fallimento di alcune cooperative agricole del Veneto giunge oggi a "mettere sotto tiro" o nel "mirino", come titolano enfaticamente alcuni giornali, il piano di risanamento dell'Unità S.p.A. e del Pds, così criminalizzando una operazione tesa a risanare l'indebitamento maturato con la fine del finanziamento pubblico della politica, con conseguenze pesanti sull'assetto finanziario del gruppo e sul piano occupazionale. Su vicende di tale delicatezza occorre, da parte di tutti - stampa in primo luogo - chiarezza e cautela.

Intendiamo, quindi, ulteriormente specificare quanto segue:

1

Le Società Immobiliari furono costituite nell'arco di molti anni, allo scopo di detenere e gestire il Patrimonio Immobiliare del Partito, con l'apporto di decine di migliaia di iscritti e simpatizzanti. Esse erano, fino al 1985, intestate a fiduciari, poiché la legislazione allora vigente non consentiva l'acquisizione e l'intestazione di immobili ad Associazioni non riconosciute, come è facilmente accertabile.

Nel febbraio 1985 con la mini-riforma del Codice Civile si è reso possibile intestare le quote direttamente al Partito. In ottemperanza a ciò pressoché tutte le organizzazioni territoriali hanno già provveduto all'intestazione delle quote, pur non esistendo alcun obbligo di legge.

Esplicita indicazione in tal senso fu anche data in un Seminario, del quale esistono gli atti, svoltosi a Roma nel 1988 e ribadita nel regolamento finanziario del P.D.S.

2

Il patrimonio immobiliare della Direzione del Partito è detenuto dall'Unità S.p.A. in liquidazione. Il Pds detiene il 99% delle quote. Tale patrimonio ammonta a circa 150 miliardi, come più volte esposto.

3

Il piano di risanamento finanziario del Partito, che comprende la costituzione della Soc. Beta Immobiliare S.r.l. è stato pubblicamente presentato, in un dibattito alla Festa Nazionale dell'Unità svoltasi a Reggio Emilia nel settembre 1995. Di esso ha dato conto la stampa nazionale con ampio risalto.

4

La ristrutturazione del debito, concordata con alcuni Istituti di Credito, avviene senza decurtazione dei crediti né degli interessi maturati, a differenza di quanto avviene in quasi tutte le analoghe ristrutturazioni. Il consolidamento avviene ai tassi di mercato, tempo per tempo vigenti.

5

La nuova linea di credito, che solo in parte è stata erogata, è in rapporto di 1 a 3 rispetto alle ulteriori garanzie prestate. Non può certamente considerarsi questo un rapporto di favore.

6

Il Bilancio della Direzione Nazionale del Partito è pubblico, la predisposizione è indicata in allegato alla legge n. 659 del 1981. Ad essa scrupolosamente ci atteniamo. Le organizzazioni territoriali non sono soggette ad alcun obbligo di rendicontazione pubblica. E comunque si è sempre provveduto, pur non essendo tenuti a farlo, ad indicare che le organizzazioni territoriali detengono quote di società immobiliari direttamente, ed in alcuni casi tramite mandatari.

I bilanci delle società controllate dalle organizzazioni periferiche o direttamente o tramite fiduciari sono invece regolarmente depositati presso i tribunali di competenza.

7

Non c'è quindi nulla che possa destare perplessità o dubbi circa la liceità e la trasparenza della nostra condotta.



DIREZIONE NAZIONALE