

L'Unità Metropolis

3 APRILE 1999



MICROCLIMI

Un successone

ENZO COSTA

Essendo Metropolis legato al territorio, darò un'informazione territoriale: abito in Liguria. A scanso di un cuoresco «Chisseneffega», chiarisco: lo dico per farvi sapere che - mercè la mia residenza - ho potuto gustare un telegiornale regionale insaporito dalle parole di una militante (o dirigente?) azzurra in attesa della convenzione delle forzitaliane in quel di Sanremo. Diceva: «Berlusconi ha moltissime ammiratrici, e il convegno sarà un successone». Per il linguaggio stile «Sorrisi e canzoni» e lo sguardo trasognato da fan invaghita, lì per lì mi è parso che la signora stesse parlando di Giulio Iglesias. Poi mi sono ricreduto: altro che Iglesias. Ho visto il Cavaliere che (dopo un minuto di silenzio per il dramma del Kosovo) cantava sul palco dell'Ariston il nuovo inno da lui composto: per gestualità e scansione vocale da «crooner» l'ho trovato più simile a Teddy Reno.

LE CENTO CITTÀ

Le strade (e i treni) che ci mancano

Fatto prima della crisi è il silenzio. A percorrere l'autostrada che fino a una decina di giorni fa era un interminabile serpente di tiroroi di tutte le taglie europee, dalla spagnola alla slovena, dalla francese alla inglese, dall'olandese all'italiana, s'avverte immediatamente la breve rivoluzione che la tragedia del traforo ha determinato. La valle, da questo nastro d'asfalto, sembra davvero riconsegnata ai suoi silenzi, ai suoi paesaggi, alle sue bellezze, esaltate peraltro dagli azzurri del cielo contro il quale spiccano le nevi ancora candide delle cime... Tra sei mesi tutto potrebbe tornare come prima, ma intanto... Si corre ai ripari deviando il traffico merci sul Frejus,

che sarà percorso dall'ottanta per cento degli autotreni che transitavano prima per il Bianco (seicento all'ora in media negli ultimi giorni, contro un tetto ipotetico di tremila nei due sensi di marcia), verso la Genova-Ventimiglia, verso il valico del Monginevro e, per quanto riguarda i turisti soprattutto, verso il traforo svizzero del Gran San Bernardo. Ma intanto soprattutto la tragedia del Bianco ha rimesso in mostra tutti i ritardi e le lacune del nostro sistema infrastrutturale. Cominciando dalle ferrovie: i collegamenti dell'Alta velocità est-ovest passano al di sopra delle Alpi, quelli nord-sud attraverso il Gottardo (ma solo grazie alla pressione degli interessi e dei capitali

svizzeri). Parliamo di strade (e di trafori): l'inadeguatezza del tunnel del Monte Bianco va di pari passo con le lentezze dell'autostrada (che in realtà è rivelata, per il rispetto dei paesi della valle, più ecologica degli ecologisti che l'hanno sempre contrastata), la variante di valico dell'Autostrada del Sole è ferma a un interminabile dibattito, le pedemontane lombarda e veneta sono solo progetti, l'aeroporto della Malpensa manca dei collegamenti necessari. Le responsabilità sono tante: governi senza progettualità e senza soprattutto capacità di previsione (le «grandi opere» italiane, vedi anche la vicenda ospedaliera di cui scriviamo nelle pagine interne, rappresentano un'al-

tra storia che oscilla tra la cronaca criminale e la messinscena grottesca), enti locali con potere di veto, lobbies più o meno buone più o meno oneste che ostacolano ogni possibile intervento, l'assenza di responsabilità dei privati verso il pubblico, una strategia infine che ha da sempre privilegiato il trasporto su gomma a quello su ferro (con la conseguenza, documentata dall'Istat, che continua a crescere il movimento dei veicoli, che hanno spostato l'anno passato più merci per il 6,6 per cento rispetto al 1997 e percorso più chilometri per quattro per cento). Senza dimenticare una storica e forse ormai irrimediabile incapacità a governare l'uso (e quindi le funzioni) del nostro territorio.

Ospedali

Cantieri aperti con un destino: fine lavori mai

Continua il nostro viaggio nella sanità italiana. Che intanto vanta il primato dei cantieri aperti con un destino segnato: fine lavori mai. Salvo qualche eccezione, quella di Sarzana ad esempio, dove l'ospedale progettato da Giovanni Michelucci dovrebbe presto venire inaugurato.

FERRARI

A PAGINA 2 e 3

Giro d'Italia

Messner, un uomo che ci guarda sempre dall'alto

Reinhold Messner, l'alpinista che ha salito tutti gli ottomila della terra, che ha percorso ghiacciai e foreste, che vive solitario nel suo castello in Trentino, che ha scritto un libro sullo yeti, è sceso a bassa quota e ci parla dell'Italia, dei verdi, della Svp, del suo impegno politico.

CECCARELLI

A PAGINA 4

Musei

A Picciano dove si racconta la vita contadina

Nel Museo delle tradizioni ed arti contadine, nato attorno a una vecchia casa colonica di Picciano, in provincia di Pescara. Il racconto attraverso gli oggetti della vita di ogni giorno. Tremila reperti che dal neolitico ci conducono fino al 1940. In visita con una scolaresca.

MELETTI

A PAGINA 5

Ambiente

Scorie nocive ventidue milioni di tonnellate

Una autentica montagna di scorie nocive, cioè di rifiuti industriali pericolosi, pesa sull'Italia. Un business criminale, che ruota attorno a centinaia di discariche clandestine. La geografia del «rifiuto» delineata da Legambiente: Campania e Umbria risultano prive di discariche autorizzate.

SERVIZIO

A PAGINA 7

Val d'Aosta Rien ne va plus sull'autostrada

Il silenzio e la paura dieci giorni dopo la tragedia nel traforo

DALL'INVIATO
ELIO SPADA

AOSTA Qui la chiamano, con bilinguistico orgoglio, «la Vallée». Non «una valle», ma «la» valle. Con i suoi immensi ghiacciai alpini, con le antiche fortezze inerpicate sui dossi di gneiss, i mille e mille alberghi, le centinaia di chilometri di piste innevate, la funivia più bella e più alta d'Europa, le infaticabili roulette, gli affollati tappeti verdi, le perfide slot machines di Saint Vincent. E anche, purtroppo, una tomba collettiva lunga 11 chilometri e 650 metri, con i suoi 50 morti carbonizzati sotto 3000 metri di roccia e ghiaccio. La tragedia compiutasi nel buio della discesa che attraversa, tra Italia e Francia, il Monte Bianco, non riguarda soltanto la catastrofica aritmica dei morti e dei vivi, dei feriti e dei dispersi. Né il pur fondamentale «problema sicurezza» dei lunghissimi trafori alpini che il disastro ha drammaticamente fatto emergere.

La sciagura del tunnel Entrèves-Chamonix ha infatti colpito duramente l'intera Valle d'Aosta anche sul piano economico. Appare ormai chiaro che in futuro non sarà più possibile consentire a centinaia di Tir e di automobili di percorrere ogni giorno nei due sensi, il buco nero del Monte Bianco. Due milioni di veicoli nel 1998 con un aumento del 5% rispetto all'anno precedente. Un Tir ogni tre automobili. Un flusso gigantesco di merci, di lavoro, di denaro. Si tratta di una corrente di traffico

la cui intensità appare direttamente proporzionale al tasso di rischio di eventi disastrosi. Proprio come quello di mercoledì scorso. Certo le statistiche dicevano e dicono che sciagure del genere sono possibili ogni 25 mila anni. Ma non occorre scomodare la teoria delle catastrofi di Thom per contare quei morti che statistica e matematica probabilistica avevano, neifatti, escluso.

Così, da qualche giorno, alle prime ombre del crepuscolo, Courmayeur è deserta. «Sembra una città morta», spiega l'assessore regionale all'industria Piero Ferraris-La chiusura a tempo indefinito del tunnel rappresenta un colpo molto duro per il tessuto economico e produttivo della valle. In particolare per il settore turistico alberghiero e per l'indotto del commercio. È impossibile, ora, definire con qualche precisione dimensioni e caratteristiche del fenomeno. Ma una cosa è prevedibile fin d'ora: l'impraticabilità di una struttura di rilevanza europea come il traforo del Bianco non sarà senza conseguenze». Il presidente della Giunta regionale (Union Valdotaïne, Democratici di sinistra autonomisti di Federazione) rincara la dose: «Il blocco del traforo ci ha rimandati indietro di quarant'anni. Siamo tornati a prima del 1965, quando il tunnel del Monte Bianco ancora non c'era».

I primi, preoccupanti sintomi di una crisi incipiente sono già numerosi e colpiscono soprattutto i commercianti dell'area attorno a Courmayeur. Barsenza avventori,

Il traforo del Monte Bianco

UNA CRISI ANNUNCIATA

Il settore turistico è il più penalizzato. Arrivano le disdette

negozi con il registratore di cassa semivuoti, distributori di benzina che hanno visto più che dimezzare l'incasso. E col passare del tempo il fenomeno si estenderà ad altre aree della regione e potrebbe interessare, in misura più o meno grave, anche il tessuto produttivo.

Un tessuto che fino ad oggi non ha subito gravi lacerazioni e al cui interno il tasso di disoccupazione è uno dei più bassi d'Italia: 6 per cento della forza lavoro. Cifra superiore solo a quella delle province autonome di Trento e Bolzano.

Intanto, e chissà fino a quando, le acciaierie di Cogne, tanto per rimanere nelle vicinanze, dovranno spedire i prodotti Oltralpe attraverso il Frejus. Il primo risultato sarà un allungamento di circa 270 chilometri del percorso. Con rela-



tivo aumento dei tempi e dei costi di trasporto. Le stesse considerazioni valgono per tutte le merci in uscita dall'Italia verso la Francia e il Nord Europa.

Ci sarebbe, è vero, il traforo del Gran San Bernardo. «Una soluzione poco praticabile, soprattutto per i trasporti pesanti», spiega Ferraris - visto che gli svizzeri limitano il passaggio agli automezzi fino a 28 tonnellate. E ogni Tir che si rispetti ne stacca almeno 40. Troppe. Gli autotreni finiranno così per intasare il Frejus e la strada, stretta e tortuosa, che porta al tunnel».

E anche i camion, più fortunati, in arrivo dalla Lombardia e dal Piemonte, dovranno allungare il tiro di una settantina di chilometri. Finora il «passaggio a nordovest» ha

retto bene. Ma anche la Francia pare stia pensando a contingente e al passaggio degli autotreni.

Comunque, le prime avvisaglie di ciò che accadrà in materia di collegamenti, ci sono già: il flusso di veicoli da e per il Gran San Bernardo ha subito un'impennata del 30% in soli otto giorni. E aumenterà prevedibilmente ancora, fino ai limiti di tollerabilità. Il contingente del traffico per la Svizzera appare un rischio più che mai concreto. Anche perché il Comune di Chamonix ha già fatto sapere che, alla riapertura del traforo, non consentirà il transito a più di 800 Tir al giorno. Prima del disastro la galleria ne ingoiava più di duemila. Le conseguenze più evidenti riguarderanno una totale redistribuzione del traffico fra i va-

lichi alpini del Monginevro e del Moncenisio i cui percorsi però non sono adeguati a sopportare quotidianamente un intenso passaggio di mezzi pesanti mentre, a rendere ancor più fosco il futuro, arrivano gli esperti della che prevedono per i prossimi anni un costante aumento del trasporto merci su gomma.

I problemi più gravi interessano però il settore turistico alberghiero e l'indotto commerciale e artigianale che lo supporta. La Valle d'Aosta ha accolto nel 1997, quasi tre milioni e mezzo di «vacanzieri» distribuiti nelle 765 strutture delle quali è dotato il territorio per un totale di 51.800 posti letto. A queste cifre andrebbero aggiunti i dati del «turismo domenicale», quello che si sviluppa nell'arco di un solo giorno e legato soprattutto agli sport invernali ai quali sono dedicati ben 177 impianti di risalita e 878 chilometri di piste. Molte delle quali, già da alcuni giorni, appaiono semideserte nonostante l'ottimo innevamento. E il turismo, in Valle d'Aosta, spiega il presidente dell'Associazione albergatori, Piero Rullé, «costituisce la principale fonte di ricchezza visto che produce il 35% del Prodotto interno lordo della regione, contro il 16% dell'industria. Esattamente l'inverso della realtà nazionale». E anche il commercio, che è in gran parte legato al turismo, non è da meno con il 20-25% del Pil.

In numerose realtà la crisi è arrivata improvvisa e devastante. Come l'autogrill dell'autoporto, lungo l'autostrada. «Da molti giorni, dalla chiusura del tunnel», spiega Rullé - dove si fermavano centinaia di camion al giorno ora c'è un deserto immobile. E i 30 dipendenti sono inattivi da molti giorni. Stiamo cercando di trovare una soluzione con le organizzazioni sindacali». Ma non è tutto. Molti alberghi probabilmente non riapriranno per la stagione primaverile mettendo in serio pericolo molti posti di lavoro di operatori stagionali.

Intanto arrivano le prime defezioni. Riguardano in particolare centinaia di pullman di studenti in gita scolastica diretti dall'Italia a Parigi e Ginevra, e da Parigi a Venezia, che avrebbero dovuto cenare e pernottare nella Vallée.

Solo lungo la direttrice Roma-Parigi, tra aprile e maggio, 120 torpedoni hanno scelto di passare dal valico del Frejus, tagliando fuori la Valle d'Aosta.

Piccola, orgogliosa e con un pil da record

Le tredicimila imprese danno lavoro a un abitante su due. Disoccupazione al 6 per cento

AOSTA Appesa là, in alto a sinistra, all'estremo nord est della carta geografica, l'Autonoma Valle d'Aosta appartiene quasi in sordina, in perfetta isola con il carattere forte e schivo della sua gente, al ricco Nord italiano. Piccola, la più piccola fra le nostre regioni (appena 3263 km quadrati) è anche la meno popolosa contando 119.944 abitanti sparsi su un territorio con la più bassa densità del paese: 36,7/kmq contro una media nazionale di 190.

Un profilo singolare, certo sinottico, che potrebbe indurre a

trarre conclusioni affrettate su economia e ricchezza della popolazione. Tante montagne, pochi abitanti sparsi qua e là; ergo, società dedita soprattutto ad agricoltura, allevamento, artigianato minore in assenza di industrie rilevanti. Nulla di più sbagliato.

Prendiamo il Pil. La Valle d'Aosta presenta un prodotto interno lordo regionale per abitante di tutto rispetto: oltre 38 milioni contro un dato nazionale medio di poco più di 30 milioni. Gli abitanti della Vallée sono secondi, ma di poco, solo ai ricchissimi e iperattivi lom-

bardi. E in Europa questo piccolo lembo di Penisola naviga al quindicesimo posto nella classifica preceduta solo da grandi città-stato come Parigi, Londra e Amburgo.

Seconda sorpresa. Qui l'inflazione (dati 1997) è inferiore alla media nazionale e a quella europea: 1,4 contro 1,6 e 1,8. Ma c'è un parametro col quale i valdostani

battono tutti, lombardi compresi. Ogni cittadino spende infatti ogni anno (consumi finali interni), in media, 31 milioni e mezzo.

Nessuna regione, in Italia, ha mai fornito una così clamorosa dimostrazione di ricchezza. Ma i valdostani non hanno, come si dice, le mani bucate, visto che appena il 76,4% di questi consumi è opera diretta delle fa-

miglie di Aosta, di Chatillon, di Courmayeur. Il resto, quasi il 25%, è composto dai beni e dai servizi collettivi, consumi degli Enti locali e di altre istituzioni private. Insomma Comuni, provincia e Regione non lesinano i fondi per la collettività.

Altri dati forniscono ulteriori criteri di valutazione della realtà socio economica di una regione che la tragedia del traforo del Monte Bianco, ha purtroppo e con brutalità spinto sotto i riflettori dei media. Dati come quelli della disoccupazione che in Valle

d'Aosta tocca il 6% della forza lavoro (dato 1996) a fronte di una media nazionale di oltre il 12%. Le cifre dicono anche che a nord del Piemonte ha un lavoro quasi un cittadino su due: 53 mila attivi in 12.895 imprese. Il che significa un'azienda ogni 100 abitanti. Un dato sempre molto elevato anche non considerando le imprese agricole: 800 ditte ogni 10000 cittadini. Si pensi, per avere un'idea più precisa del sistema produttivo valdostano, che sono appena una dozzina le aziende con oltre 100 dipendenti.

