NOTIZIE DALL'INTERNO

ALLO STUDIO UN USO PIU' RAZIONALE DELLE RISORSE

Dalla crisi economica l'esigenza di un nuovo modello di sviluppo

Gli aspetti negativi del programma energetico nazionale - Necessari il rilancio dell'agricoltura, i rimboschimenti, l'impiego di fonti energetiche alternative, come quelle geotermiche o solari - Urgente la difesa del suolo

ROMA — Nel dibattito che ha accompagnato le misure prese dal governo non sembra sia stato finora affrontato se non genericamente un tema fondamentale: come modificare il tipo di sviluppo seguito fin qui, come mettere fine alle più clamorose distorsioni che ci hanno condotto allo stato attuale, caratterizzato dallo spreco delle risorse, dallo squilibrio territoriale, dall'abbandono dell'agricoltura, dal deterioramento ambientale e fisico del Paese. Si spera che l'annunciato dibattito parlamentare sulla politica energetica porti ad affrontare il problema, poiché certo le «piccole cose» di cui ha parlato alla televisione il presidente del Consiglio (come lo sperpero la luce quando si va a letto) non sono sufficienti.

Il dilagare dell'inquinamento industriale, le ricorrenti alluvioni e allagamenti, l'intollerabile stato di congestione delle aree metropolitane, il divario crescente tra nord e sud, la bancarotta delle finanze comunali, l'imperversare della speculazione edilizia eccetera, sono il risultato di una politica di sperpero che ha riversato sulla collettività tutti i costi sociali e ambientali. I lussi che ci siamo concessi sono incredibili: regaliamo ogni anno alla rendita fondiaria urbana oltre tremila miliardi, paghiamo mille miliardi all'anno i guasti causati dal dissesto idrogeologico, importiamo dall'estero ogni anno alimenti per tremila miliardi, abbiamo costruito nove milioni di stanze in più degli abitanti senza minimamente venire incontro al fabbisogno dei ceti meno abbienti, abbiamo favorito un'industrializzazione barbarica (siderurgia, petrolchimica, raffinazione) che impiega poca manodopera, consuma enormi quantità di energia e inquina.

Il problema è di mettere fine a questi sprechi, ed attuare una politica di risparmio e di uso razionevole delle risorse. Vanno quindi decisamente respinte le ipotesi del programma energetico nazionale che prospetta, nientemeno (quali che possano essere i ripensamenti dell'ultima ora), un incremento energetico del duecento per cento nei duemila, quando l'incremento demografico sarà del 15-20 per cento. Non è ammissibile prevedere venti centrali nucleari, che comporteranno un investimento di 30-40.000 miliardi (impiegando poche migliaia di persone) quando, rischi a parte, non si prospetta un mutamento radicale degli usi a cui tutta quella energia deve servire. Oggi quasi il 50 per cento del bilancio energetico va all'industria (il 25 per cento in più di altri Paesi industrializzati), ma, come rileva G. B. Zorzoli, chimica, petrolchimica e siderurgia da sole assorbono la metà del consumo mentre impiegano solo 470 mila persone: consumano cioè il 70 per cento in più di tutte le industrie manifatturiere e dell'edilizia che impiegano oltre sei milioni di persone.

Si tratta allora (oltre naturalmente a promuovere l'impiego di fonti alternative, dall'energia geotermica che potrebbe soddisfare un venti per cento del fabbisogno a quella solare che potrebbe soddisfare un altro venti per cento, per il riscaldamento domestico), di rendere massima l'efficienza della trasformazione dell'energia in merci al minimo costo sociale (degradazione ambientale e consumo di risorse): a cominciare dal potenziamento di quelle produzioni che sono basate, anziché su risorse non rinnovabili (come il petrolio), su risorse naturali rinnovabili, di origine organica, vegetale, agricola, come ad esempio le materie prime cellulosiche, per la produzione di carta, zuccheri, amidi, proteine, lieviti, alcool etilico. E' il progetto, già avanzato in altri Paesi, di «società neotecnica», illustrato da Giorgio Nebbia per «Italia Nostra» alla conferenza delle Nazioni Unite a Vancouver: che avrebbe l'effetto rivoluzionario di capovolgere l'intero meccanismo di sviluppo, perché basato su procedimenti non inquinanti, su largo e diffuso impiego di manodopera, sul rilancio dell'agricoltura e sul risanamento fisico, forestale-idrogeologico del nostro Paese.

Anche qui si tratta di porre riparo allo spreco e al cattivo uso delle risorse. Abbiamo lasciato degradare i nostri boschi (sei milioni di ettari), che producono solo il 25 per cento del fabbisogno di legname, così che siamo costretti a acquistarne all'estero ogni anno 22 milioni di metri cubi, per circa 900 miliardi, la terza voce delle nostre importazioni dopo il petrolio e la carne. Una massiccia opera di rimboschimento dovrebbe essere dunque un impegno primario del governo: mentre Francia e Spagna sono andate avanti a un ritmo di 60.000 ettari l'anno, noi non abbiamo superato i 15.000, mentre ogni anno 40-50.000 ettari vanno a fuoco. Al rimboschimento deve accompagnarsi la difesa del suolo: ci sono 5 milioni di ettari (un sesto del territorio nazionale) in preda all'erosione, 3 milioni di ettari di terreni agrari abbandonati da recuperare, altrettanti da irrigare (anni fa una commissione di esperti del ministero dell'agricoltura, calcolò in 9.000 miliardi in un trentennio l'investimento necessario al generale riassetto del suolo italiano).

E' la riconquista della campagna e della collina che ci sta davanti, se vogliamo finalmente fare i conti sul serio, e ridurre i costi micidiali del dissesto idrogeologico e dell'abbandono dell'agricoltura: solo una nuova politica che risani l'ambiente fisico, che riduca le distanze tra città e campagna, che porti i servizi nelle zone rurali, che restauri gli abitati, che diffonda nel territorio piccole industrie non inquinanti legate all'uso di materie prime naturali rinnovabili può portare al riequilibrio sociale e produttivo, contenere l'esodo e quindi ridurre la congestione urbana, contribuendo in modo decisivo a risolvere il problema dell'occupazione. Tutto ciò sarà ovviamente possibile se si riuscirà ad attuare una programmazione urbanistica che permetta finalmente di pianificare gli insediamenti nell'interesse della collettività, mettendo fine all'altro madornale spreco, quello edilizio.

Non può più essere tollerata un'attività che ci ha portato ad avere nove milioni di vani inutili in più, mentre nelle sole città di Torino, Milano, Roma, Napoli e Palermo 80.000 famiglie sono in coda per avere una casa a prezzi accessibili e 230.000 appartamenti sono vuoti. Occorre dunque dire «no» alla nuova edilizia di mercato, «no» alla seconda casa: mettere a profitto tutte le possibilità offerte dalle leggi esistenti per procedere al risanamento e alla ristrutturazione del patrimonio esistente a fini di residenza popolare, per impedire che caschi nelle mani della speculazione (si tratta di circa 15 milioni di vani); e nello stesso tempo salvaguardare gelosamente, per destinarli a impianti e servizi sociali, gli ultimi spazi liberi nelle periferie delle città.

Non sono che alcuni accenni a quel «nuovo modello di sviluppo» di cui si parla da qualche anno, e che rischia di diventare un'espressione priva di senso. Si tratta di operazioni a lungo, a medio, a breve termine che sarebbe opportuno diventassero materia di approfondita discussione da parte di economisti e politici. Tra i provvedimenti da affrontare subito c'è quello relativo ai trasporti che assorbono in Italia circa il 18 per cento dei consumi energetici. Dopo l'indiscriminata spinta alla motorizzazione privata (abbiamo costruito quasi cinquemila chilometri di autostrade e meno di 50 chilometri di ferrovie metropolitane), è tempo di ridare la prevalenza al trasporto pubblico. Da noi l'ottanta per cento del trasporto merci avviene su strada, con un consumo di energia 4-6 volte maggiore del trasporto per ferrovia: e il trasporto passeggeri avviene per l'ottantacinque per cento su mezzo privato, con tutti gli inconvenienti che sappiamo. E' stato calcolato che la chiusura dei centri delle nostre città al traffico privato ridurrebbe il consumo di benzina di circa il trenta per cento.

Antonio Cederna

«Grana» argentino sbarcato a Genova sarà venduto a sole 4500 lire al chilo

GENOVA — Un carico di formaggio grana argentino, 394 tonnellate, è stato sbarcato a Genova dalla nave egiziana «Abulwava», per iniziativa di un importatore torinese, che lo metterà sul mercato attorno alle 4500 lire al chilo al dettaglio. Secondo gli esperti — nella foto un assaggiatore controlla una forma subito dopo lo sbarco — il formaggio è di ottima qualità: l'unica differenza rispetto al tradizionale parmigiano reggiano è di essere un po' più salato, e di presentarsi con un impasto più fine e farinoso.

SI STA STUDIANDO UNA REVISIONE DELL

Ulteriore rincaro delle f previsto fin dalla primavera

ROMA — *Il «deficit» delle ferrovie di Stato salirà nel corrente anno a 906 miliardi con un aumento di 94 miliardi rispetto all'esercizio dell'anno 1975. Questo significa che ogni giorno le ferrovie registrano un passivo di circa 250 milioni. Un risultato catastrofico che non ha bisogno di alcun commento. E' pertanto ovvio che, nel panorama di adeguamento dei prezzi messo in atto dal Governo nel tentativo di risanare nei limiti del possibile la disastrata economia della nazione, si sia deciso un ulteriore aumento delle tariffe ferroviarie del 10 per cento.*

A proposito di questo aumento una ridda di voci incontrollate e incontrollabili ha incominciato a rimbalzare da una parte all'altra del paese. Sembra perciò opportuno fare alcune precisazioni avvertendo che si tratta di una materia tuttora in piena evoluzione sulla quale pesano in modo determinante considerazioni di carattere politico che possono o potranno modificare in tutto o in parte le decisioni proposte in via amministrativa dal consiglio di amministrazione delle ferrovie.

Dal primo di dicembre prossimo le tariffe viaggiatori e merci saranno aumentate del 10 per cento. Si tratterà un aumento di carattere «lineare», comprendente cioè tutti i biglietti, quale che sia il loro tipo e la lunghezza del percorso cui si riferiscono. Faranno eccezione solamente i biglietti di abbonamento settimanale utilizzati dai lavoratori, impiegati e studenti che resteranno invariati per decisione dei politici, nonostante il consiglio di amministrazione delle ferrovie si fosse espresso per un leggero ritocco. Attualmente i «pendolari» pagano solamente il 9 per cento della tariffa normale. In altre parole viaggiano con uno sconto del 91 per cento pagando solamente 9 lire per ogni cento lire.

RAFFRONTO TRA LE TARIFFE FERROVIARIE ITALIANE E EUROPEE

Biglietto ordinario senza supplementi particolari

MILANO-ROMA (km. 632)

STATI	1ª classe (lire)	2ª classe (lire)
ITALIA	14.000	7.800
SVIZZERA	27.900	15.500
OLANDA	30.100	17.000
GRAN BRETAGNA	28.100	16.500
FRANCIA	29.300	16.800
GERMANIA OCC.	30.500	17.500

NOTA — Le attuali tariffe italiane sono tra le più basse del mondo, superiori soltanto a quelle di alcuni Paesi fortemente depressi. Inoltre nessuna ferrovia concede così numerose riduzioni di viaggio come le nostre. In Italia viaggiano completamente «gratis» ogni giorno alcune decine di migliaia di persone senza alcuna giustificazione economica o sociale.

Nel provvedimento che entrerà in vigore il 1° dicembre non c'è alcun cenno alle concessioni di viaggio, alle numerose riduzioni e facilitazioni cioè di cui godono varie categorie di cittadini. Dall'aumento del 10 per cento, oltre agli abbonamenti settimanali per i «pendolari», resteranno esclusi anche i biglietti di supplemento per i treni rapidi e per i treni T.E.E. che, per effetto dei provvedimenti varati nel maggio 1974 (30 per cento) e nel luglio 1975 (10 per cento), hanno già raggiunto un livello alquanto elevato.

Consultando la tabella qui riprodotta è agevole rendersi conto che, anche dopo l'aumento del primo dicembre prossimo, le tariffe ferroviarie italiane resteranno tra le più basse del mondo, nettamente inferiori a quelle di tutti gli altri Stati europei, Spagna e Grecia escluse.

Un secondo aumento più consistente — si parla del 20 o del 30 per cento — sarà varato nella primavera del prossimo anno. Sarà un provvedimento molto più complesso poiché si tratterà non di un aumento puro e semplice come questo del primo dicembre, ma di una ristrutturazione tariffaria. Gli aumenti cioè saranno di maggiore entità per i biglietti rilasciati per viaggi più brevi sino a 250-300 chilometri, minori invece per i biglietti relativi a viaggi fra i 300 e i 700 chilometri e minori ancora per i percorsi molto lunghi, vale a dire superiori ai 700-800 chilometri. Si andrà cioè — le cifre sono puramente indicative perché la materia è ancora in discussione — da aumenti del 30 per cento al 15 per cento. Un aumento del 10 per cento verrebbe applicato anche ai biglietti dei «pendolari» in considerazione del loro livello attuale che, come si è detto, è