

ANNUNCIATA LA COSTRUZIONE DELL'IMPIANTO DI RICICLO

Entro il 1975 eliminati i fanghi rossi di Scarlino

L'iniziativa costerà circa 25 miliardi - Al convegno di Firenze chiesta l'istituzione di una « banca dei dati » sullo stato dell'ambiente

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE .
Firenze, 8 novembre.

Una notizia per così dire storica è stata resa nota questa mattina, seconda giornata del convegno ecologico promosso dalla regione Toscana, dal sindaco di Scarlino, Flavio Agrespi. Ed è che la Montedison ha iniziato la costruzione di un impianto per il « riciclo » e il riutilizzo delle scorie velenose del suo stabilimento per la produzione di biossido di titanio, che prima venivano scaricate in mare a migliaia di tonnellate al giorno. L'impianto costerà circa 25 miliardi e la sua messa in esercizio è prevista per la fine dell'anno prossimo: siamo dunque vicini alla soluzione del problema dei famigerati « fanghi rossi ».

E' questo il risultato — ha concluso il sindaco di Scarlino — della lotta congiunta delle forze popolari, sindacali e dell'opinione pubblica; speriamo solo che sia il primo anello di una catena e che anche gli altri produttori di biossido di titanio seguano l'esempio. (Cosa che però non sembra debba avvenire, dal momento che francesi, tedeschi e belgi hanno furbescamente fatto approvare dalla CEE un documento che li esenta praticamente dal fare quel che la Montedison sta facendo).

La notizia ha portato un elemento di concretezza ai lavori del convegno che, nonostante l'importanza dei temi trattati e il contributo di amministratori delle varie regioni, si mantiene piuttosto sui problemi generali.

La ragione va probabilmente ricercata in un fatto che è stato denunciato a chiare note da tutti i relatori: nella mancanza cioè di una base di conoscenze adeguate, di una documentazione esauriente, di una informazione analitica relativa alla consistenza, alla qualità, all'uso possibile delle risorse naturali, acqua, suolo, vegetazione, eccetera.

Ecco il risultato di un'invertita mentalità che ha sempre considerato l'ambiente naturale come una merce, una fonte di profitto o una terra di nessuno, anziché come un patrimonio collettivo da amministrare nell'interesse generale; e non si poteva pretendere che in pochi anni le regioni fossero in grado di rovesciare la situazione. Certo è che abbiamo stravolto l'ambiente nella ignoranza delle sue caratteristiche e delle sue effettive capacità di sopportare le sempre più rapide trasformazioni, questa può essere l'amara conclusione del convegno, mentre l'istituzione di una « banca dei dati » e di un'organizzazione permanente tecnico-scientifica al servizio del potere pubblico può essere la sua più importante richiesta.

Sono le premesse da cui partono le due relazioni di oggi, quella di Roberto Bas-

sino sulle risorse idriche e quella di Edoardo Detti sulla decomposizione del territorio. Come ogni altra regione la Toscana soffre di gravi squilibri: concentrazione indu-

striale nelle poche vallate pianeggianti, spopolamento per l'85 per cento della sua estensione, corrosione minuta del terreno agricolo ad opera di indici di fabbricabilità solo apparentemente modesti, abbandono o saturazione dei centri storici, insensato sovradimensionamento dei piani comunali, cementificazione e privatizzazione dei litorali (nel 1971 si calcolò che le sole lottizzazioni previste lungo i 300 chilometri di costa avrebbero consentito la costruzione di una città grossa come Firenze), e via dicendo.

Si tratta di un quadro sconvolgente di dissesto, ha commentato Detti, e la regione tenta di porvi riparo con le sue norme transitorie in materia di assetto territoriale. E' su questo che vorremmo che il convegno ci informasse di più; e così pure sulla politica che la regione intende seguire in fatto di parchi nazionali, regionali, riserve naturali e parchi pubblici dato che le intenzioni, a quanto risulta da un documento approvato nel gennaio 1973 paiono buone. Tanto più che sono stati stanziati sei miliardi e mezzo per l'acquisizione di terreni agricoli e forestali.

Antonio Cederna

Senza verde le città italiane

BERNA, 8 novembre.

Una statistica pubblicata da un istituto di ricerca della Repubblica elvetica ha dato questi indici di verde pubblico in alcune grandi città, in metri quadri per ogni abitante, alla fine del 1973.

Mosca	11
Copenaghen	12
Amsterdam	16
Nuova York	16
Londra Contea - Grande	
- Londra	10-20
Lenjgrado	25
Mohaco di Baviera	80
Stoccolma	80
Milano	1,87
Roma	2,45

In Italia lo « standard » di verde pubblico fissato col decreto del ministero dei lavori pubblici del 2 aprile 1968 è di 9 mq. per ogni abitante.

NON BASTANO I FONDI PER I

Importanti opere bloccate dalla

Uno dei paragrafi più importanti del piano quinquennale di potenziamento ferroviario, che si sta lentamente avviando tra crescenti intralci e difficoltà, è quello relativo al miglioramento delle linee che portano ai valichi di confine e ai porti principali. Di questa tappa obbligata del miglioramento delle comunicazioni ferroviarie si parla da quasi un ventennio e si calcola che, per risolverlo integralmente, bisognerebbe spendere — valuta attuale — non meno di duecento miliardi, vale a dire una somma eguivalente all'intero stanziamento previsto per il prossimo quinquennio.

Basterebbe questa constatazione per giungere alla conclusione che le poche decine di miliardi che saranno reperibili nei prossimi anni basterebbero appena per dare il via ad alcuni lavori o per proseguirne altri già iniziati, il tutto però su scala modesta e

con proporzioni assolutamente inadeguate rispetto al fabbisogno e alle esigenze accretate.

Per chiarire meglio le idee e per ribadire questo concetto sarà opportuno fare un rapido giro di orizzonte. I due valichi con la Francia, quello di Ventimiglia e di Modane, sono relativamente avvantaggiati rispetto ad altri transiti. Sarà possibile infatti proseguire i lavori di raddoppio del binario della linea Genova-Ventimiglia, tra Ospedaletti e San Lorenzo a Mare, e migliorare gli impianti e le attrezzature dello scalo merci di Ventimiglia. Sulla linea di Modane sarà condotto a termine il raddoppio del binario da Torino a Bardonecchia e verrà ultimato il nuovo grande scalo di smistamento di Torino Orbassano con sensibili benefici soprattutto per il traffico dei treni merci da e per la Francia. Altrettanto purtroppo non