

Taranto strangolata dal «boom»

Degradata nella sua edilizia storica, paralizzata da un traffico caotico, oppressa da un massiccio inquinamento, la città paga a caro prezzo un improvviso e incontrollato sviluppo - Interi quartieri frutto di errori e speculazioni

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

Taranto, aprile.

Soffocata a occidente dall'enorme zona industriale (centro siderurgico Italsider) e a oriente da una spangherata espansione edilizia, Taranto offre oggi al visitatore uno spettacolo raccapricciante, esempio da manuale di che cosa può produrre il sonno della ragione, cioè il sistematico disprezzo per le norme elementari del vivere associato nel nostro tempo.

Quartieri popolari spietatamente affucinati dall'industria, il centro storico in vergognose condizioni di abbandono, il borgo ottonevicesco sopraelevato da quattro a nove piani, un traffico più paralizzato che a Roma (mezz'ora per entrare in città dalla statale ionica), carenza dei servizi essenziali (doppi e tripli turni nelle scuole elementari, le medie per due terzi in locali di fortuna), la totale mancanza di verde pubblico (metri quadrati 0,4 per abitante), il Mar Piccolo inquinato (più vittime per tifo che in ogni altra parte d'Italia), e via dicendo: Taranto «moderna» si presenta come la smentita di ogni decenza urbanistica.

In vent'anni la città si è quadruplicata come cubatura e triplicata come area: il tutto è avvenuto praticamente senza piano regolatore, ovvero in base a un piano del 1954, che si rifaceva a un piano del 1935, che a sua volta si rifaceva a un piano del 1921. Neanche a farlo apposta, il maggior sviluppo residenziale si è avuto in aree agricole al capo opposto della zona investita dallo sviluppo industriale, con colossali vantaggi per la speculazione privata (terreni passati in pochi anni da 500 a 60.000 lire al metro quadrato), e quindi aumento del costo della vita e disastrose conseguenze per la popolazione in termini di costi di congestione, spostamenti pendolari, affitti.

La deroga e la sanatoria dei fatti compiuti sono state la regola in base alla quale è sorto il borgo orientale (dove oggi vivono 80.000 abitanti). Nemmeno il reticolo a scacchiera, prodotto del più normale analfabetismo urbanistico, è stato rispettato: ma un ventaglio casuale e approssimativo di strade a raggiera, veri canyons e crepacci tra case di 9, 12, 22 piani, che si intersecano a casaccio e finiscono in vicoli ciechi, senza un filo d'erba, senza

una piazza, un'area pedonale; è quanto di peggio è stato fatto in Italia, sulla stessa linea del Tuscolano a Roma o dei quartieri alti di Napoli, col solito sistema di costruire chiese e quartieri di edilizia sovvenzionata lontani abbastanza da favorire la «valorizzazione» dei terreni intermedi.

Un colosso

«Rione Italia», via Magna Grecia, via Lombardia, viale Liguria, corso Piemonte eccetera: sono nomi e luoghi da additare alla pubblica vergogna (ma li ritroviamo riprodotti a colori nelle cartoline illustrate). E i bambini ingabbiati nei balconi o che si trascinano tra il traffico, la polvere, le immondizie. Caos, congestione, sovraffollamento: è una città che si è autostrangolata, che ha annientato le occasioni offerte dalla topografia e dall'ambiente naturale, a solo vantaggio dei proprietari di aree, dei feudatari locali, dei gruppi di potere, dei cultori della rendita fondiaria. Dove sono andati a finire i benefici promessi dall'industrializzazione, che si è realizzata nel modo

che sappiamo, e che abbia-

mo descritto nell'articolo precedente? Mi dice Antonio Rizzo, presidente e instancabile animatore della sezione di «Italia Nostra» che con mostre, manifestazioni di piazza, propaganda fra i giovani, si è messa alla testa della protesta popolare: «Dodici anni fa addosso a una città dalle strutture fragilissime fu gettato un colosso industriale che sta per raggiungere la statura di duemila miliardi e sedicimila dipendenti, senza la minima preoccupazione di inserire l'operazione in un piano di armonico sviluppo della comunità. Si operò come se l'insediamento di una grande industria fosse di per sé condizione sufficiente all'apertura di un illimitato progresso civile: se non si possono addebitare ad essa le condizioni di caos di cui oggi soffre Taranto, certo è che essa ha fatto precipitare la situazione. Oggi Taranto avverte in pieno la minaccia di questo processo barbarico di industrializzazione, e rifiuta di essere trasformata in squalificato e inquinato emporio aziendale: da un'operazione costata duemila miliardi di lire è risultato che questa lotta di una città per la pro-

pria sopravvivenza come comunità civile».

Basta pensare, oltre all'usura psicofisica del blocco del traffico, all'inquinamento dell'aria e dell'acqua e alla mancanza di aree naturali e ricreative, alla necessità di costruire, a spese del contribuente, infrastrutture costose.

I cantieri

Solo un esempio. Paralizzato il traffico di attraversamento, era necessario e prioritario aggirare la città alle spalle con un ponte sul Mar Piccolo: cosa che è stata rimandata per anni, col risultato che oggi l'opera, finalmente appaltata, costa il triplo. E ancora: che dire di un'impresa industriale a partecipazione statale che, con un investimento di quasi duemila miliardi, non ha ancora pensato alle elementari opere di difesa contro l'inquinamento, e non ha nemmeno piantato un albero a difesa dei poveri abitanti dei quartieri popolari sottostanti?

Drammatico, come abbiamo accennato, il problema del verde pubblico. Occorre vigilare perché le aree del demanio militare (circa 700 ettari), ora che molte stan-

no per essere dismesse (trasferimento dei cantieri navali dal Mar Piccolo al Mar Grande) siano recuperate alla città: il Mar Piccolo deve diventare il grande polmone verde di Taranto, sventando ogni manovra che ne vorrebbe sacrificare le rive alla speculazione edilizia. Così per l'area dello storico fiume Galeso, minacciato dalla nuova strada Taranto-Grottole: si è ottenuta una variante (grazie anche a un appello di 500 e più studenti delle scuole, mobilitati da «Italia Nostra»), che però costerà un miliardo in più, quando bastava pensarci prima e progettare diversamente il tracciato. E ancora: occorre trasformare in verde pubblico gli 80 ettari della zona demaniale Cimini a est della città, e le aree ancora libere, al nord, intorno al cimitero, che oggi è l'unico elemento di separazione tra l'Italsider e l'infelice quartiere Tamburi.

Qualcosa, sembrerebbe, sta muovendosi in questa direzione. Il comune si è impegnato a un nuovo piano regolatore a largo raggio territoriale, e si spera che, in questa città senza servizi, senza spazi, senza istituzioni culturali, il nuovo piano si incentri sulla riscoperta e sulla riqualificazione delle più preziose risorse finora umiliate: centri storici, aree naturali, zone panoramiche, quel che del litorale è ancora salvabile, boschi, uliveti secolari, Mar Grande e Mar Piccolo. Un primo fatto positivo è l'impegno al salvataggio della città vecchia, il cui piano è stato approvato all'unanimità nel febbraio dell'anno scorso.

Degradata nella sua edilizia storica, investita dal traffico di attraversamento che vi si intasa come nel collo di una clessidra, vittima di bestiali interventi in tempi litorali e di risibili «restauri» da parte della soprintendenza, la città vecchia viene finalmente sottoposta (dal piano elaborato dall'architetto Franco Blandino) a risanamento conservativo. In attesa di passare all'attuazione, il comune farebbe bene a evitare che essa venga sommersa, come oggi accade, dall'immondizia, affronto alla dignità e alla salute dei suoi abitanti: la conservazione dei beni culturali comincia anche da un diligente servizio di nettezza urbana.

Antonio Cederna

SINGOLARE INIZIATIVA BENEFICA IN SVIZZERA

A cena con l'uomo celebre

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

Zurigo, 17 aprile.

C'è qualcuno che voglia fare colazione in compagnia del presidente della Confederazione Svizzera. Nello Celio? Oppure a qualcun altro farebbe piacere incontrarsi sulle nevi con la campionessa olimpionica di sci Marie Thérèse Nadig? In entrambi i casi la possibilità esiste: una mattina con Celio costa tremila franchi, un appuntamento con la Nadig duemila. Il presidente Celio e la «medaglia d'oro» di Sapporo sono due dei trecento personaggi con i quali si possono passare alcune ore versando a un'associazione filantropica una somma che può variare da duecentomila lire a mezzo milione.

L'iniziativa, che si ispira a collaudati modelli americani, è stata lanciata dalla

«Pro infirmis», la maggiore associazione svizzera per l'aiuto agli invalidi, con la collaborazione disinteressata di personalità della politica, della cultura, dello sport, dell'arte e della scienza. Sportivi e artisti sono le persone che si fanno più pagare. Per tremila franchi il drammaturgo Dürrenmatt accoglierà i suoi ammiratori nella sua villa di Neuchâtel conversando amabilmente con loro davanti a una tazza di caffè. La stessa tariffa è stata fissata per il campione del mondo di automobilismo Jackie Stewart, per i musicisti von Karajan, Yendi Menuhin e Géza Anda e per la cantante Hildegard Knef. Meno quotati sono invece gli scienziati: milleducento franchi per un incontro con l'economista Ota Sik, il programmatore della «pri-

mavera di Praga», ora in esilio a Basilea, millecinquecento franchi per un pomeriggio all'ospedale di Zurigo col celebre neurochirurgo Krayenbuehl e stesso prezzo per un appuntamento con l'esploratore dei mari Jacques Picard.

L'iniziativa della «Pro infirmis» promette anche esperienze ineffabili a chi ama le avventure: discese in profonde grotte con sperimentati speleologi, traversate delle Alpi in pallone con lo specialista di aerostati Fred Dolder, cordate con la celebre coppia d'alpinisti Yvette e Michel Vacher, una *tournee* in carrozzeria col circo nazionale svizzero, peregrinazioni in montagna con noti ricercatori di cristalli di rocca, voli con temerari piloti dei ghiacciai e altro ancora.

M. B.