

Industria Lavoro Trasporti nel sud d'Italia

Il Meridione d'Italia formava uno Stato unitario, dotato di una grande capacità economica, considerato terza potenza europea, ma con alto tasso di miseria e di ingiustizia sociale.

Oggi, per cercare delle somiglianze si potrebbero citare la Cina capace, ormai, di sfidare la potenza degli USA ma incapace di garantire democrazia e cibo ai cinesi oppure i potenti paesi che posseggono tecnologie all'avanguardia, armi costose e distruttive ma che riservano alle loro popolazioni fame e galera.

di Maria Barbalato

Progresso e democrazia non sempre sono armonicamente coniugati e a questo dettato non sfuggivano né il Regno delle Due Sicilie, né lo Stato Pontificio, né il Piemonte.

Mi soffermerò maggiormente sul Regno delle Due Sicilie e accennerò ai progressi del Regno sabauda prima dell'Unità italiana, poi riporterò gli eventi attuali relativi ai mezzi di trasporto ferroviari e navali e alla situazione del lavoro.

Premetto di non aver simpatia per nessuna posizione di tipo leghista o tendente unicamente alla difesa del proprio territorio così da sottrarsi al dovere/piacere di misurarsi col mondo intero e, quindi, la scelta di dare evidenza e centralità al Regno napoletano significa semplicemente voler rappresentare una delle tante situazioni storiche in cui i vincitori hanno bisogno non solo di vincere ma anche di detrarre i vinti, non riconoscendo loro capacità produttiva e progresso.

Mi piace riportare le parole dello studioso Tommaso Pedio, scomparso una decina di anni fa, docente di Storia Moderna nell'Università di Bari, *maestro* per i suoi allievi, studioso e storico della cosiddetta Questione Meridionale: «evitare che chi non conosce la storia o su di essa ha soltanto una visione condizionata e molto limitata, continui a ripetere erronei giudizi sostenuti da chi accusa di settarismo coloro che si chiedono se, dopo la Restaurazione sia stato più tiranno il re di Sardegna o quello delle Due Sicilie e chi sia stato più illuminato tra questi due sovrani assoluti, restii entrambi a riconoscere ogni libertà ai propri sudditi e sempre pronti a condannare chi osava opporsi ad essi con la richiesta dei più elementari diritti civili e di più umane condizioni di vita».

I concetti espressi sono un invito a considerare dati e fatti, il più possibile oggettivi, a non far proprie acriticamente le verità che, naturalmente, sono propagandate da chi ha vinto.

Già Antonio Gramsci, negli anni in cui rifletteva sul Risorgimento nel chiuso della sua cella da galeotto, spiegava i sentimenti negativi verso il sud da parte dei popolani del nord i quali non riuscivano a comprendere che «il nord concretamente era una 'piovra' che si arricchiva alle spese del sud e che il suo incremento economico-industriale era in rapporto diretto con l'impoverimento dell'economia e dell'agricoltura meridionale».

E, oltre al nord e al sud geografici, si devono sottolineare altre distanze, quelle ideali e politiche. E, conseguentemente, quali forze hanno vinto. E non è una domanda di poco conto.



L'industria tessile nel meridione d'Italia

Nelle province meridionali già dal Cinquecento erano presenti piccoli opifici per la lavorazione e trasformazione della lana, della seta e delle piante tessili ma è dall'inizio del Settecento che diventano vere e proprie fabbriche diffuse in tutto il Regno. A Napoli vengono lavorate le lane provenienti dalla Puglia e dalla Basilicata, in Abruzzo e in Molise ci sono molti piccoli centri che producono i panni di lana, a Bari e Otranto si lavorano la canapa e il cotone e in Calabria la seta. Anche nella zona di Salerno, di Avellino e in Basilicata nascono filande e tessiture impiantate da imprenditori locali e stranieri e così nella valle del Liri e lungo i corsi del Volturno e del Garigliano. Ad Arpino, dove già esistono piccole fabbriche di *pannilana*, Baduel, un mercante francese, impianta una fabbrica di panni fini e, alla fine del secolo, le fabbriche nel paese sono ventidue con milleducento operai. Un imprenditore, Filippo Quadrini, fonda un opificio e chiama operai specializzati olandesi e inglesi, poi, quando varie traversie costringono alla chiusura lo stabilimento, succede che di fronte alla minaccia di povertà, mentre gli operai stranieri rientrano in patria, i locali, ormai capaci nell'arte della tessitura, aprono tante piccole manifatture con una buona produzione.

Nel 1789, regnante Ferdinando IV, nella zona di San Leucio, fuori Caserta, viene fondata una Real Colonia per la manifattura della seta che produce, con tecnologie d'avanguardia, velluti, stoffe broccate di seta, d'oro e d'argento, scialli, calze da uomo e da donna, guanti, calzoni, berrettini e borse a maglia, vesti di merletto. La Colonia impiegava maestranze locali affiancate da artigiani francesi, genovesi, piemontesi e messinesi e, volendo anche rappresentare una città idea-

le di stampo illuministico, era dotata di un Codice delle Leggi ispirato a un programma di rinnovamento; infatti i lavoratori e le loro famiglie godevano di una abitazione collocata all'interno della colonia dotata di acqua corrente e servizi igienici, i loro figli, sia maschi che femmine, frequentavano gratuitamente la scuola dell'obbligo, c'era parità di diritti tra uomini e donne.

Negli anni dal 1799 al 1815, la fuga del re e le occupazioni francesi ritardarono ma non interruppero il lavoro e l'ampliamento dei progetti che continuarono anche dopo la restaurazione sul trono di Ferdinando e poi dopo la sua morte, nel 1825 e, difatti, con il successore Francesco I vennero costruiti edifici e impianti nuovi e venne formata una società tra la casa reale e un privato cittadino.

Nel 1860, poco prima dell'Unità d'Italia, i beni dei Borbone vennero dichiarati beni demaniali nazionali e due anni dopo la società fu sciolta e lo stabilimento chiuso. I lavoratori della Colonia chiesero più volte l'autonomia amministrativa ed economica e la conservazione dei diritti precedenti ma il Demanio dette la concessione a vari privati dichiarando i coloni decaduti da ogni antico privilegio. Ancora nell'agosto del 1866, quando essi rivendicarono la proprietà dei fondi della Cassa di Carità e della Fabbrica, lo stabilimento con macchine, case, strade, mobili e immobili, passarono al demanio senza alcuna corresponsione di prezzo e l'attività venne confermata a dei privati.

Nel 1992 le aziende ancora attive si unirono nel Consorzio San Leucio Seta per gestire insieme gli acquisti di materie prime, l'immagine, i rapporti con la Pubblica Amministrazione ma, nonostante l'adozione di tecnologie produttive all'avanguardia e l'acquisizione di una ricca

continua a pagina 28

segue da pagina 27

clientela di nicchia anche estera, molte di loro chiusero i battenti e si *delocalizzarono* provocando licenziamenti e cassa integrazione di operaie altamente specializzate.

Oggi a San Leucio sono presenti una ventina di aziende che annoverano tra i loro clienti il Quirinale, la Casa Bianca, il Vaticano. L'ex colonia è sede del Museo della seta, della facoltà di Scienze dell'Università di Napoli e della Fondazione Mediterranea Maison de la Paix. Nelle antiche costruzioni si svolgono manifestazioni artistiche musicali, culturali e folcloristiche, ogni anno si svolge un corteo rievocativo storico, e l'anno scorso si è tenuto un Convegno sull'Unità d'Italia.

Nei primi anni dell'Ottocento un imprenditore svizzero, Giovan Giacomo Egg, ottiene l'uso gratuito per sedici anni del convento del Carmine a Piedimonte d'Alife e lo sfruttamento delle acque del Torano per impiantare una filatura meccanica e una tessitura a mano; si rifornisce di macchinari importati dalla Svizzera, di cento operai specializzati provenienti dal Cantone di Zurigo e di cento ragazze del posto che lavorano apprendendo le abilità dai tessitori svizzeri. Dopo qualche anno gli operai sono ottocento e di loro fanno parte anche delle ragazze abbandonate o orfane ricoverate nel Real Albergo dei Poveri. Negli anni successivi, Egg compra altre macchine, impiega circa mille operai, richiede duecento ragazze dagli ospizi, possiede 504 telai e produce 100.000 metri di *tela bambagina*. Nel 1844 nello stabilimento lavorano 2.400 operai, compresi i bambini, e l'indotto occupa il 27% della popolazione. Dopo pochi anni la produzione annua supera le quattro tonnellate di cotone filato che viene inviato ai cinquecento telai della zona che producono ogni anno 300.000 pezze di tela bambagina.

Il progredire dell'industria in alcune delle province continentali del Regno consentì la formazione di un ceto operaio, spesso specializzato in scuole di formazione, in grado di lavorare tessuti, vetro, legno, carta, ceramica, pelli, pasta alimentare, corallo, strumenti musicali, ecc.

Mi pare importante sottolineare che i lusinghieri risultati derivavano dalle agevolazioni fiscali concesse dal governo, dalle sovvenzioni, dai prestiti, tutti aiuti che spingevano molti imprenditori a trasformare le piccole manifatture in fabbriche ma, anche, dalla possibilità di usare una manodopera a cui si offriva non denaro ma solo scarso vitto, e cioè carcerati, mendicanti, donne, bambini orfani o abbandonati. Un po' come avviene oggi in alcuni Paesi.

Industria ferroviaria e navale

Trattenermi così a lungo sul settore tessile è stato necessario per evidenziare che queste fabbriche se da un lato fecero diminuire le importazioni e aumentare il numero della manodopera specializzata ebbero bisogno di nuovi macchinari per rispondere alle richieste del mercato e, quindi, contribuirono allo sviluppo della meccanica. E, se le prime officine meccaniche erano sorte all'interno degli opifici perché gli imprenditori avevano bisogno di proprie macchine tessili necessarie per produrre, ormai si avvertiva la necessità di mezzi di trasporto veloci



per mare e per terra, necessità che diventa la spinta propulsiva per creare una industria metalmeccanica in grado di produrre mezzi più progrediti per le lavorazioni e per il trasporto.

Lo stesso governo promuove lo sviluppo per svincolarsi da industrie e da imprenditori privati, spesso stranieri, e diventa egli stesso imprenditore per la costruzione e il funzionamento delle prime ferrovie.

Nel 1840 nasce a Pietrarsa, nei pressi di Portici, il Reale Opificio Meccanico e Pirotecnico per la costruzione e la riparazione delle locomotive. Su una superficie di tre ettari lavoravano 500 operai tra artigiani, disegnatori, cesellatori, tornitori in grado di costruire binari e vagoni per i carri ferroviari, opere pirotecniche per la guerra, macchine a vapore e strumenti per la Marina, congegni piccoli e precisi e, anche, opere d'arte.

Al momento dell'Unità, nel complesso lavoravano 850 operai e 200 tra artigiani, gendarmi e galeotti, l'anno successivo il governo piemontese, dopo aver criticato la redditività e paventato la chiusura, decretò la cessione degli impianti a una ditta privata.

Seguirono negli anni scioperi repressi nel sangue, la dismissione parziale degli impianti, la riduzione dei posti di lavoro che, nel 1877, erano ridotti a un centinaio, fin quando lo Stato assunse direttamente la gestione. Dopo la statalizzazione delle Ferrovie gli impianti divennero delle officine per la riparazione delle locomotive a vapore e, dopo il declino per cause politiche, arrivò il declino a causa del subentro di sistemi più moderni.

Nel 1975 fu decretata la chiusura delle officine per farne un museo inaugurato nel 1989 per il centenario delle ferrovie.

Oggi, quindi, è un museo, un bel Museo Nazionale Ferroviario con molti esemplari di locomotive tra cui quella che partì per prima sulla linea Napoli-Portici e, segno degli antichi fasti, c'è un bellissimo tavolo da pranzo costituito da un unico pezzo di mogano situato all'interno di un salone con il soffitto affrescato in blu e oro zecchino.

Il primo tronco ferroviario, il tratto Napoli-Portici, fu inaugurato nell'ottobre del 1839. Nel discorso inaugurale Ferdinando II disse: «questo cammino ferrato gioverà senza dubbio al commercio [...] godo nel mio pensiero che, terminati i lavori fino a Nocera e Castellammare, io possa vederli tosto proseguiti per Avellino fino al lido del Mare Adriatico».

Il programma governativo prevedeva due grandi arterie ferroviarie, l'una adriatica per col-

legare Brindisi con Ancona, Bologna, Venezia e con Taranto, l'altra tirrenica dalla Calabria fino a Roma, Firenze, Genova, Torino e, anche, linee di collegamento tra i due nostri mari, attraverso l'Appennino. La realizzazione dello sviluppo ferroviario mirava a raggiungere i mercati dell'Europa centrale e ad aprire il commercio verso l'Oriente e l'Africa.

Ma oltre a San Leucio e Pietrarsa molti altri erano i complessi industriali governativi: la Real Manifattura delle Armi a Torre Annunziata che occupava circa 300 operai, l'Arsenale di Napoli, il Cantiere Navale di Castellammare di Stabia, la ferriera di Mongiana in Calabria in grado di produrre più di ventimila quintali di ghisa che occupava circa 1.500 operai e la ferriera di Cardinale dotata di nove altiforni.

E altre fabbriche metallurgiche erano nel casertano, la cosiddetta Terra di Lavoro, a Chieti, a Sulmona, a Campobasso, nel Teramano e nell'Avellinese, nel Salernitano e in Basilicata, in Puglia. E anche se la bilancia commerciale era spesso passiva poiché contemplava più importazioni che esportazioni l'aspetto positivo consisteva nel fatto che non era più l'agricoltura la fonte principale della ricchezza ma l'industria.

Particolare importanza rivestiva il Cantiere Navale di Castellammare di Stabia. Nella zona, fin dal XVI secolo, c'erano già molti cantieri artigianali favoriti dalla maestria dei lavoratori d'ascia locali e dall'abbondanza del legno proveniente dai boschi demaniali dell'entroterra e, perciò, fu scelto come luogo in cui far nascere un moderno cantiere per costruire navi potenti per la Regia Flotta. Il cantiere fu completato nel 1783, dava lavoro a 1.800 operai stabiesi, aveva vasche per tenere a mollo il legname, ferriere e uno scalo per costruire vascelli e corvette, e tutte le moderne attrezzature consentivano velocità nella lavorazione e potenza delle navi.

Nel maggio 1786 fu varata la corvetta Stabia e nell'agosto la Partenope; anche sotto la dominazione francese, dal 1808 al 1815, nonostante il rallentamento della produzione, furono costruiti fregate e vascelli e impostata la costruzione del Vesuvio, un Real Vascello di linea, nave ammiraglia della flotta napoletana, che fu completata dopo il ritorno sul trono del re Ferdinando.

Con l'ascesa dei successivi re Francesco I e Ferdinando II i cantieri vennero rimodernati e ampliati per consentire la produzione su larga scala di mezzi a vapore.

Nel 1839 la flotta mercantile consisteva in 6.803 bastimenti, costruiti nei cantieri peninsulari, siciliani ed esteri - come risulta dai dati for-

niti dal Ministero dell'Interno del Regno delle Due Sicilie - dei quali 1.382 costruiti nel quinquennio 1834/39.

Negli anni seguenti a Castellammare che, dopo Napoli e Torre del Greco, era il cantiere più grande furono realizzati rimorchi, fregate e pi-rofregate a vapore, nel 1850 furono varate la nave Ettore Fieramosca, dotata di una macchina di 300 cavalli costruita a Pietrarsa e il vascello Monarca da 70 cannoni, la più grande nave da guerra costruita in Italia. Poco prima del fatidico 1860 furono costruite la Maria Teresa e la Sirena, dotate di cannoni, il Vulcano e il Finanza, la fregata Torquato Tasso, dotata di dieci cannoni.

Nel dicembre del 1860 la flotta napoletana contava 9.848 bastimenti; dopo la caduta del Regno Castellammare riuscì a conservare il suo primato nelle costruzioni navali italiane per alcuni anni poi fu decisa la concentrazione delle costruzioni in altre zone del nord del paese.

Ancora, nel 1931, fu impostata e varata la nave scuola Amerigo Vespucci, nel 1953 il battiscavo Trieste, nato dalla sinergia tra le acciaierie di Terni, i Cantieri Riuniti dell'Adriatico, i cantieri di Trieste e di Castellammare. Il Trieste è il battiscavo che, nel 1959, si immerse nella profondissima fossa delle Marianne, la cuis ua sfera pressurizzata originale è nel Museo Navale della Marina di Washington.

Dagli anni Settanta ad oggi

Nel 1970 il Cantiere fu privato del settore progettazione e della selezione degli acquisti esterni, oggi è di proprietà della FINCANTIERI-Cantieri navali Italiani S.P.A., si estende su circa 236.000 mq sui quali lavorano 450 operai circa, *fino a oggi*, in quanto la situazione è drammaticamente incerta.

La Fincantieri, con sede a Trieste, è nata dal gruppo ENI nel dicembre 1959 e comprende otto cantieri: Monfalcone, Marghera, Venezia e Sestri Ponente per le navi da crociera; Ancona, Palermo e Castellammare di Stabia per le navi da trasporto; Sestri Levante per le navi militari.

Castellammare condivide una incerta sorte con gli altri stabilimenti in quanto la società ha visto diminuire i ricavi negli ultimi anni per la crisi del mercato mondiale, nel 2010 ci sono state perdite consistenti sia a causa dell'abbassamento dei prezzi per fronteggiare le offerte delle società concorrenti che per ripagare i danni biologici, anche mortali, provocati dall'amianto.

La crisi che ha fatto fallire i cantieri italiani più piccoli, calare il mercato tedesco e crollare quelli cinesi e coreani ha colpito ancor più Fincantieri che, avendo una quota di mercato del 40%, in proporzione ha sofferto di un calo maggiore, così dopo gli stabilimenti di Palermo e Castellammare, i primi ad entrare in crisi per la mancanza di commesse, anche gli altri stabilimenti sono stati coinvolti.

Al tempo di Tremonti si era pensato di risolvere la crisi attraverso un piano, condiviso in tutta l'Europa, di rottamazione delle vecchie navi usando degli eco-bonus, come era stato fatto in precedenza per le automobili, si è prospettata la possibilità di commesse pubbliche per pattugliatori delle capitanerie, di traghetti nuovi per la Tirrenia, di nuove piattaforme off-shore per Eni e Saipem e si è immaginato di realizzare delle carceri galleggianti.

Nel 2011 si sono riaccese le proteste quando i lavoratori di Castellammare si sono accorti che non veniva mantenuta la promessa di costruire una nave-termovalorizzatore e hanno registrato la mancanza di impegno della Regione Campania e dello stesso Ministro. La scadenza della cassa integrazione per l'indotto e la prassi di fare accordi separati con ognuno dei cantieri ha aumentato la rabbia così alla fine dello scorso anno i lavoratori bloccano la Circumvesuviana e presidi in tutta la città mentre il sindaco chiede l'intervento dell'esercito per ripristinare la legalità.

Intanto, a Sestri Ponente, la minaccia di licenziamento e di chiusura dello stabilimento e il sentir parlare di ammortizzatori sociali e non di sviluppo e di lavoro spinge i dipendenti a presidiare i cancelli e a trascorrere il Capodanno nei Cantieri invitando alla solidarietà i concittadini genovesi.

A metà gennaio, a Roma, si è svolto l'incontro tra sindacati e il nuovo ministro Passera, presenti anche i lavoratori di Genova, di Castellammare di Stabia, di Ancona e Palermo. Il piano governativo prevede la probabile chiusura degli stabilimenti di Sestri e Castellammare, 2.500 licenziamenti e due anni di cassa integrazione per altri 1.500 operai, l'accordo sugli esuberanti viene firmato dalla Cisl e dalla Uil ma non dalla Cgil.

Dopo il deludente incontro, a Palermo gli operai dello stabilimento siciliano della Fincantieri, non accettando le decisioni del ministro Passera, si rivolgono alle istituzioni locali. Tornati da Roma la mattina seguente formano un grande corteo per chiedere al prefetto che tratti sugli esuberanti direttamente coi dirigenti Fincantieri, poiché le autorità locali devono interessarsi



alla sicurezza e alla potenziale criminalità che si alimenterebbe con la disoccupazione.

Gli operai del cantiere di Ancona, che lo scorso aprile avevano protestato bloccando i binari della stazione ferroviaria e che da ottobre presidiavano i cancelli del cantiere, hanno avuto dall'azienda l'assicurazione che esiste una nave da costruire ma non si fidano poiché non è stata ancora assegnata la commessa.

La sensazione è che le trattative separate con ognuno degli stabilimenti e l'assenza di certezze sulle commesse servano per spezzare l'unità scatenando la guerra fra poveri e, intanto, aleggiano per l'aria le locuzioni *cassa indennità straordinaria, prepensionamento incentivato mobilità, mobilità volontaria incentivata*.

A fine gennaio nel corso di un'audizione alla commissione Lavoro del Senato l'amministratore delegato della Fincantieri, Giuseppe Bono, dopo

aver ricordato il proprio impegno a mantenere in piedi tutti gli otto cantieri del gruppo, ha dichiarato che sarà possibile sopravvivere fino al 2014 con gli ordini ricevuti ed ha aggiunto «nel frattempo speriamo che cambi il mondo». Sì, speriamo!

Alla metà di febbraio è stato raggiunto un accordo tra l'azienda e i sindacati per il cantiere di Sestri Ponente, in esso vengono previste 330 *eccedenze congiunturali* su 750 costituenti la forza lavoro complessiva; le eccedenze godranno di cassa integrazione straordinaria, prepensionamenti incentivati e mobilità volontaria incentivata. La speranza è che vengano trovate soluzioni condivise e non traumatiche anche per Castellammare e Palermo.

Trenitalia al tempo della crisi

Non sta bene nemmeno il settore ferrovie tra tagli, sospensioni e aumenti dei biglietti. Gli investimenti sono fortemente diminuiti causa i minori incassi, così sono stati dimezzati o soppressi i treni a lunga percorrenza e quelli notturni. Alle proteste dei viaggiatori di tante regioni l'amministratore delegato, Vincenzo Soprano, ha risposto che, a causa della mancanza di risorse dovuta alla mancata vendita di biglietti, Trenitalia ha dovuto ridurre il servizio.

Oltre alla contrazione del numero di convogli si è provveduto anche a spezzettare le lunghe percorrenze stabilendo scambi nelle stazioni di Roma e Bologna. Così i viaggiatori che percorrono la linea adriatica sono costretti a scendere a Bologna, cambiare treno e risalire su un altro fino a raggiungere le località di arrivo con l'alta velocità, allo stesso modo i viaggiatori che percorrono la linea tirrenica devono cambiare a Roma con la conseguenza di ritardare i viaggi verso l'Europa e i collegamenti Nord-Sud. L'unico treno che si è salvato è il Napoli-Torino da cui parte l'alta velocità, perciò qualcuno ha malpensato.

Il quotidiano *Sole 24 Ore* ha analizzato il traffico ferroviario dell'ultimo decennio in Italia confrontandolo con quello di altri quattro paesi europei. Anche se tra fine 2005 e fine 2009 sono stati aperti in Italia 661 Km di nuove linee ad alta velocità (Torino-Milano-Bologna-Firenze e Roma-Napoli) che si sono aggiunte alla preesistente Firenze-Roma queste non hanno compensato il calo dei treni a media-lunga percorrenza e, in generale, l'utilizzo del treno è diminuito negli ultimi dieci anni. Non così in Spagna, Francia, Gran Bretagna, Germania che hanno visto aumentare il traffico passeggeri, in Gran Bretagna, soprattutto, il governo ha considerato i trasporti come servizi essenziali e su di essi ha investito molto.

Trenitalia non investe, taglia, si giustifica parlando della concorrenza dei voli aerei economici i quali, però, non hanno provocato riduzioni nelle altre ferrovie europee. Forse bisognerebbe ricordare ai responsabili la condizione dei vagoni, la sporcizia, i ritardi che, stranamente, non sfiorano l'orario che consentirebbe il rimborso del biglietto, il pericolo durante i viaggi notturni per la mancanza di sorveglianza, lo sfoltoimento dei cosiddetti *rami secchi*, ovvero delle tratte già tagliate da anni e anni, soprattutto a Sud.

Il taglio delle linee che provoca, naturalmente, la contrazione del personale delle ferro-

segue da pagina 29

vie e i sacrifici ai passeggeri si riverbera, anche, su tutte le aziende esterne che vivono sulla manutenzione, sulla pulizia delle carrozze, sul ristoro.

Di fronte al pericolo della perdita del posto di lavoro ci sono state proteste in tutte le regioni italiane con blocchi sui binari. Negli ultimi mesi è stata attuata un'altra forma di protesta da parte dei lavoratori dei treni notturni licenziati per esubero: Oliviero Cassini è salito sulla torre faro del binario 21 della stazione di Milano l'8 dicembre scorso poi, dopo aver trascorso lì il periodo più freddo dell'anno, ha deciso di scendere dietro consiglio dei medici il 24 febbraio. Prima di lui avevano ceduto altri due colleghi per il freddo e per motivi di salute e, intanto, rimane ancora sulla struttura un altro lavoratore, il pavese Stanislao Focarelli.

Val Susa ... e Cavour

Le ultime notizie, drammatiche, giungono dalla Val di Susa dove il giovane Luca Abbà è caduto da un traliccio dopo aver preso una scossa elettrica. Era in corso una manifestazione contro la recinzione dell'area dei lavori dei dimostranti che non intendono accettare il passaggio dei treni ad alta velocità. La situazione medica grave del giovane e la decisione di continuare i lavori nella zona hanno provocato manifestazioni in tante stazioni italiane.

Io non sono in grado di esprimere giudizi, piuttosto perplessità.

Ma mi chiedo, per la persistenza delle azioni di contrasto per la TAV, per le critiche mosse contro le innumerevoli pale eoliche, per

la contrarietà al mastodontico ponte sullo Stretto di Messina, per il diniego verso incederitori si deve esser sospettati di follia o, peggio, di terrorismo? Credo che si dovrebbe pensare che, oggi, molti desiderano partecipare alle scelte oltre che accettarle soltanto e, inoltre, c'è mancanza di fiducia verso chi programma grandi opere, non essendo chiaro se le scelte si poggiano sulla necessità di stare al passo dei tempi o se la necessità è l'appropriarsi delle commesse.

Nella prima metà dell'Ottocento si capì l'importanza dello sviluppo dei sistemi di comunicazione per terra e per mare, in Europa e in ogni Stato della nostra penisola si era convinti della loro importanza, così nacquero la ferrovia Napoli-Portici nel 1839, la Milano-Monza aperta nel 1844 e i primi otto Km da Torino verso Genova nel 1848.

Carlo Cattaneo già ipotizzava un collegamento tra il Mar Nero e l'Atlantico attraverso la Lombardia nel 1836, nella riunione degli scienziati italiani che si tenne a Genova nel 1846 si discusse di strade ferrate che da Brindisi avrebbero portato verso l'Oriente, di altre che da Reggio Calabria, attraverso un tragitto per mare, sarebbero arrivate in Sicilia.

Cavour nel saggio *Des chemins de fer en Italie*, scritto nel 1846, ipotizza una ferrovia che congiunga Torino a Venezia, Milano, Genova e da queste città arrivi fino a Parigi e Londra, che unica: «il nord e il meridione [...] i popoli di razza germanica e quelli di razza latina che verranno a scambiarsi prodotti e lumi». E di seguito: «Sotto il profilo commerciale, l'Italia può fondare grandi speranze sulla ferrovia [...] I vantaggi che l'Italia trae dal suo sole, dal suo cielo senza nubi,

dalle sue ricchezze artistiche, dai ricordi che il passato le ha lasciato, si accresceranno [...] quando la rete ferroviaria sarà completa, l'Italia verrà a godere d'un considerevole commercio di transito. Le linee che uniranno i porti di Genova, Livorno, Napoli con quelli di Trieste, Venezia, Ancona e della costa orientale del Regno di Napoli, porteranno attraverso l'Italia un gran movimento di merci e di viaggiatori, dal Mediterraneo all'Adriatico. Inoltre, se le Alpi verranno attraversate da un traforo, come è lecito credere, tra Torino e Chambéry, il lago Maggiore e il lago di Costanza, Trieste e Vienna, i porti d'Italia saranno in grado di dividersi con quelli dell'Oceano e del Mar del Nord l'approvvigionamento dell'Europa centrale. Infine, se le linee del Regno di Napoli si estendono sino al margine del Regno, l'Italia sarà chiamata a nuovi e alti destini commerciali. La sua posizione al centro del Mediterraneo in cui, come un immenso promontorio, pare destinata a congiungere l'Europa all'Africa la renderanno incontestabilmente la via più breve e più comoda dall'Oriente all'Occidente».

Devo dire che le frasi di Cavour mi provocano commozione e rimpianto. Commozione perché esprimono forte fiducia in un futuro dove molto può essere possibile e senso di appartenenza a una patria unita, ma proiettata verso l'esterno, addirittura oltre l'Europa. E rimpianto perché, nonostante la retorica unitaria e la realtà dei fatti, tutto poteva essere migliore, non conquista ma unità culturale, economica, sociale.

Ma spesso, come insegna ne *Il gattopardo* Tomasi di Lampedusa, dopo l'epoca degli idealisti, degli utopisti, arrivano i raccattatori di allora, di posti di potere e di affari.

VAL SUSAS Un appello al dialogo

Dopo mesi in cui la politica ha omesso il confronto e il dialogo necessari con la popolazione della valle, la situazione di tensione in Val Susa ha raggiunto il livello di guardia, con una contrapposizione che sta provocando danni incalcolabili nel fisico delle persone, nella coesione sociale, nella fiducia verso le istituzioni, nella vita e nella economia dell'intera valle. Ad esserne coinvolti sono, in diversa misura, tutti coloro che stanno sul territorio: manifestanti e attivisti, forze dell'ordine, popolazione.

I problemi posti dal progetto di costruzione della linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione non si risolvono con lanci di pietre e con comportamenti violenti. Da queste forme di violenza occorre prendere le distanze senza ambiguità. Ma non ci si può fermare qui. Non basta deprecare la violenza se non si fa nulla per evitarla o, addirittura, si eccitano gli animi con comportamenti irresponsabili (come gli insulti rivolti a chi compie gesti dimostrativi non violenti) o riducendo la protesta della valle — di tante donne e tanti uomini, giovani e vecchi del tutto estranei ad ogni forma di violenza — a questione di ordine pubblico da delegare alle forze dell'ordine.

La contrapposizione e il conflitto possono essere superati solo da una politica intelligente, lungimirante e coraggiosa. La costruzione della linea ferroviaria (e delle opere ad

essa funzionali) è una questione non solo locale e riguarda il nostro modello di sviluppo e la partecipazione democratica ai processi decisionali. Per questo è necessario riaprire quel dialogo che gli amministratori locali continuano vanamente a chiedere. Oggi è ancora possibile. Domani forse no.

Per questo rivolgiamo un invito pressante alla politica e alle autorità di governo ad avere responsabilità e coraggio. Si cominci col ricevere gli amministratori locali e con l'ascoltare le loro ragioni senza riserve mentali. Il dialogo non può essere semplice apparenza e non può trincerarsi dietro decisioni indiscutibili che, altrimenti, non è dialogo. La decisione di costruire la linea ad alta capacità è stata presa oltre vent'anni fa. In questo periodo tutto è cambiato: sul piano delle conoscenze dei danni ambientali, nella situazione economica, nelle politiche dei trasporti, nelle prospettive dello sviluppo. I lavori per il tunnel preparatorio non sono ancora iniziati, come dice la stessa società costruttrice. E non è vero che a livello sovranazionale è già tutto deciso e che l'opera è ormai inevitabile. L'Unione europea ha riaperto la questione dei fondi, dei progetti e delle priorità rispetto alle Reti transeuropee ed è impegnata in un processo legislativo che finirà solo fra un anno e mezzo. Lo stesso Accordo intergovernativo fra la Francia e l'Italia sarà ratificato solo quando sarà conosciuto l'intervento finanziario della UE, quindi fra parecchi mesi. E anche i lavori sulla tratta francese non sono iniziati né prossimi.

La tratta contestata



Dunque aprire un tavolo di confronto reale su opportunità, praticabilità e costi dell'opera e sulle eventuali alternative non provocherebbe alcun ritardo né alcuna marcia indietro pregiudiziale. Sarebbe, al contrario, un atto di responsabilità e di intelligenza politica. Un tavolo pubblico, con la partecipazione di esperti nazionali e internazionali, da convocare nello spazio di un mese, è nell'interesse di tutti. Perché tutti abbiamo bisogno di capire per decidere di conseguenza, confermando o modificando la scelta effettuata in condizioni del tutto diverse da quelle attuali.

Un Governo di "tecnici" non può avere paura dello studio, dell'approfondimento, del-

la scienza. Numerose scelte precedenti sono state accantonate (da quelle relative al ponte sullo stretto a quelle concernenti la candidatura per le Olimpiadi). Noi oggi chiediamo molto meno. Chiediamo di approfondire i problemi ascoltando i molti "tecnici" che da tempo stanno studiando il problema,, di non deludere tanta parte del Paese, di dimostrare con i fatti che l'interesse pubblico viene prima di quello dei poteri forti. Lo chiediamo con forza e con urgenza, prima che la situazione precipiti ulteriormente.