

referendum regionale per limitare, quanto è possibile, l'attività venatoria. Le 55 mila firme raccolte sembravano destinate al "macero", in quanto la giunta aveva emanato una legge fatta apposta per evitare il ricorso alle urne, recependo più o meno le istanze referendarie.

Per fortuna, però, la Commissione consultiva regionale per le iniziative popolari e referendarie, accogliendo le opposizioni degli ambientalisti capitanati dal Comitato di difesa del referendum, creato da Giovanni Pesce, ha dichiarato che la legge-tampone non esaudiva ciò che i firmatari avevano chiesto. Ergo, la Regione ha dovuto tenerne conto e bandire, per il 28 gennaio prossimo, il referendum abrogativo.

Purtroppo i quesiti, grazie ad un complicato meccanismo previsto dalle norme regionali, non è che siano determinanti per migliorare la situazione venatoria nella Regione: ci si limiterebbe infatti, una volta ottenuti i suffragi, a far vietare immediatamente l'uso degli uccellini in gabbia adoperati come richiamo e a far ridurre, di fatto, il numero dei cacciatori ammessi nei cosiddetti territori a gestione sociale della caccia.

Naturalmente il responso delle urne avrà comunque una notevole importanza, se positivo, per tutta l'azione antivenatoria e risulterebbe di ottimo auspicio per il referendum nazionale che, se la Corte costituzionale non ci metterà lo zampino come è già accaduto in passato, sarà indetto nella prossima primavera.



TERRA BRUCIATA

di Antonio Cederna

Valtellina, rifare quella legge

In generale succede che le calamità servono ad alimentare lo spreco di denaro pubblico, e questo è il caso anche della legge per la Valtellina dopo le alluvioni di due anni fa, da gran tempo all'esame della commissione ambiente della Camera. E' una legge che prevede uno stanziamento spropositato, 2.400 miliardi, più di quanto prevede per tutta Italia la legge per la difesa del suolo, entrata in vigore il maggio scorso.

La critica che viene mossa al testo in discussione è di non puntare con la necessaria decisione su quello che deve essere l'obiettivo fondamentale da perseguire, cioè la prevenzione e la salvaguardia dell'ambiente in tutti i suoi aspetti. Sono infatti ancora prevalenti le



"opere" quando invece è necessario provvedere alla manutenzione assidua, minuta, diffusa del territorio, soprattutto montano, dal momento che la Valtellina è per due terzi al di sopra dei 1500 metri.

E' in alto che bisogna dunque intervenire (pulizia degli alvei dei torrenti, governo dei boschi, tutela di alpeggi, malghe maggenghi eccetera), abbandonando la vecchia impostazione cantieristico-cementizia dei grossi lavori a valle (briglie e argini monumentali), per i quali si sono spesi centinaia di miliardi. Indispensabile per questa attività preventiva è la capillare conoscenza del suolo e quindi la predisposizione della carta del rischio idrogeologico, alle cui indicazioni dovranno

rigorosamente adeguarsi gli strumenti urbanistici dei settanta e passa comuni, che finora hanno consentito di costruire praticamente ovunque, a casaccio.

E la legge dovrà richiamare la Regione a riparare alle sue molte inadempienze, provvedendo al piano territoriale, al piano per le attività estrattive, ai piani paesistici, all'istituzione delle aree protette. Solo questo insieme di provvedimenti e attività potrà garantire la sicurezza del suolo e l'incolumità pubblica, e il piano del bacino dell'Adda, dalle sorgenti al lago di Como, potrà acquistare valore di esempio per il resto d'Italia: e l'intervento straordinario tradursi in pratica ordinaria per la prevenzione di ulteriori dissesti.

DA LEGGERE -

Elogio dei 110

L'esperimento che è stato condotto in Italia per diversi mesi - la fissazione di più severi limiti di velocità - soprattutto durante l'estate, ha rappresentato la conferma statistica di tesi da tempo sostenute da lungimiranti critici dello strapotere automobilistico.

Meno incidenti, meno morti, meno consumi di carburante, sicuramente meno inquinamento.

E difatti il capitolo principale di questo "Traffico 2000" (Helmut Holzapfel, Klaus Traube, Otto Ulrich; Franco Muzzio editore, 207 pagine, 22.000 lire) è proprio dedicato ai limiti di velocità.

Capitolo la cui lettura consigliamo vivamente ai tanti deputati che, insorti come un sol uomo contro le sofferenze a cui sarebbero costretti uomini e motori dall'andare piano (si fa per dire), non hanno avuto timore di sfidare il ridicolo con affermazioni prive di ogni fondamento e verità.

Gli autori basano le loro analisi sulla situazione tedesca ma tali sono gli elementi statistici di somiglianza fra i due paesi, il nostro ed il loro, da non farci avvertire alcun senso di estraneità. Anzi.

La descrizione della completa colonizzazione territoriale e culturale operata in questo secolo dall'automobile può essere tranquillamente estesa all'Italia, e così pure l'analisi fenomenologica dei suoi cantori, fra i quali una palma particolare spetta sicuramente a certa stampa "specializzata".

Posizioni antimoderne ed antitecniche, come ebbe a dire un imprenditore, nella cui persona coincidono gli interessi dell'automobile e quelli personali.

In realtà che l'automobile sia il mezzo più moderno ed efficiente di trasporto, questo si è da dimostrare. Per il momento aumentano coloro che, vista l'esperienza, cominciano a pensarla diversamente.

CHICCO TESTA

LEGGI VALTELLINA