

Redazione e
amministrazione:
Scesa Porta Laino, n. 33
87026 Mormanno (CS)
Tel. 0981 81819
Fax 0981 85700
redazione@faronotizie.it

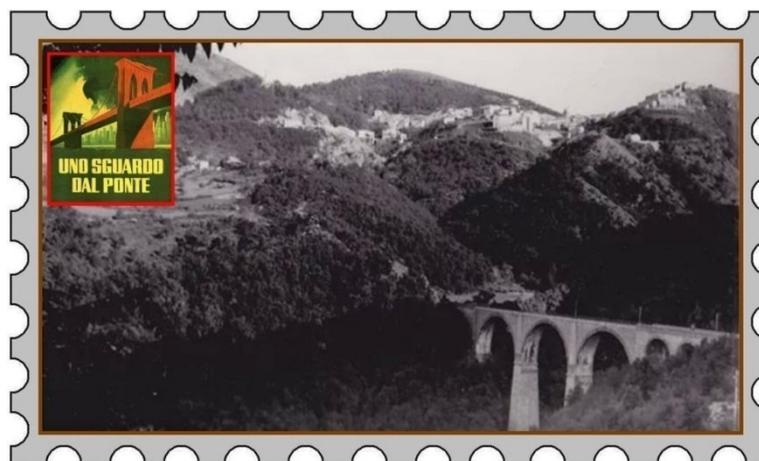
Testata giornalistica
registrata al Tribunale di
Castrovillari n° 02/06
Registro Stampa
(n.188/06 RVG) del 24
marzo 2006

Direttore responsabile
Giorgio Rinaldi



PIO BORGO: UNO SGUARDO DAL PONTE.

di Francesco Aronne



In un'epoca di inflazione fotografica contrassegnata dalla disinvoltura di miliardi di scatti è lecito chiedersi quale dovrebbe essere la cartolina simbolo del Pio Borgo dei nostri giorni. Sfogliando quei pochi storici click che mediante *cartoline illustrate* hanno portato per decenni l'immagine dei nostri luoghi nel mondo, immaginiamo divergenti pareri e conclusioni sulla scelta finale. In una sorta di percolazione di pixel figurativi, i social network, i blog ed altre applicazioni di trasmissione immediata di filmati o immagini elettroniche debordano di fotogrammi in cui ognuno si identifica in un *Robert Capa* o *Helmut Newton*, magari in una *Tina Modotti*. In molti si sentono inesperti e sconosciuti geni alla ricerca del momento catartico, dello scatto della vita trampolino per la celebrità. Quasi ognuno ha partecipato almeno una volta ad un concorso fotografico, i più fortunati hanno visto la loro foto premiata o pubblicata, magari su una rivista di prestigio. Molti altri hanno pubblicato almeno una foto in rete. Tutto scorre e la fortuna di uno scatto rappresenta forse la materializzazione del sogno più antico dell'uomo, quello di inibire la voracità selvaggia di Kronos... di fermare il tempo.

Il "ponte" è certamente un simbolo che ci offre un punto di vista sulla transizione del presente. Il 7 giugno del 1905 a Dresda un gruppo di artisti d'avanguardia si riunirono nel movimento Die Brücke (Il ponte) di cui si nutrì l'Espressionismo tedesco e che fu caratterizzato da atteggiamenti di decisa opposizione politica e sociale. E proprio un ponte potrebbe e dovrebbe essere un simbolo adeguato per rappresentare il Pio Borgo del 2015. Anno che si attorciglia sulle spire del terribile anno precedente, in una morsa asfissiante che ben interpreta tutte le criticità del nostro tempo.

I lavori dell'autostrada hanno superato la fase di rodaggio e procedono nella loro spedita evoluzione. Quale bilancio si può trarre, sempre che se ne abbia voglia, ai nostri giorni? Rispetto ai precedenti lavori autostradali questi sembrano svolgersi nel sottosuolo. Un paese che dovrebbe esser brulicante non è mai sembrato, nella sua storia, così vuoto. Strane e semitrasparenti ombre si aggirano come diafani fantasmi impermeabili agli ordinari ritmi della vita nel Pio Borgo. Appaiono e scompaiono, spesso solo transitano, tagliando le molecole d'aria del corso con i loro corpi ancora estranei. *Visitors* mutanti, imprigionati in ritmi di lavoro una volta intollerabili e un tempo osteggiati dal sindacato, tirano il fiato quando e come possono recuperando alla meglio il loro costante debito di ossigeno. Ed intorno a loro un Pio Borgo muto, assente, invertebrato e passivo. Nessuna iniziativa di promozione del territorio e nessun tentativo di apertura e socializzazione verso chi ci vive come "underground micropolitano". Percezione asfissiante dell'assenza, figlia innaturale di questa decisiva e fatale occasione mancata.



Cosa stanno lasciando i lavori dell'autostrada al Pio Borgo? Un manipolo di sbandieratori, disperati figuranti di una compassata farsa che in teatro si definirebbe "La farsa delle briciole". Il vuoto di un potere vuoto nella testa e nelle braccia che ha abdicato integralmente alla tutela, alla gestione ed alla sorveglianza del suo territorio. Un potere, o meglio ciò che ne resta, che si palesa come invertebrato, imbambolato ed inebebito, ridotto a derelitto e cencioso questuante con la mano perennemente tesa, nell'espressione di chi chiede l'elemosina. E ciò accade nel retro della cucina, dove qualche misericordioso addetto ogni tanto getta a terra qualche avanzo per i cani. Quale l'impatto di questi lavori sul territorio? La percezione palpabile è della gran fretta che si ha di chiudere questi lavori, cosa che presa in se non sarebbe neanche negativa. Quando le economie creano disagi vanno però necessariamente rivalutate. Senza entrare molto nel dettaglio, facciamo qualche considerazione macroscopica che è sotto gli occhi di tutti. Rumors circolanti nella defunta, ultima, campagna elettorale parlavano di accordi tra governo locale e ANAS (committente) e Italsarc (contraente generale) impegnate nei lavori, per sistemare la vecchia frana, prima del ponte sul Battendiero, che vede contrapposti Provincia e Consorzio di bonifica nel rimpallo delle responsabilità. Ad oggi si registra mestamente che la vecchia frana rimane come la *spoglia immemore* di manzoniana memoria, seppur qualcosa si muove. A muoversi è una nuova frana nel tratto della strada sotto la vecchia stazione ferroviaria di Papasidero, adiacente al Santuario della Madonna della Catena. Lo svegliato *can che dorme* è un moto franoso che fino ad ora aveva creato disagi in prossimità dello svincolo con Laino Castello e tra questo punto e il vicino svincolo autostradale. C'è relazione tra i lavori in galleria e l'enorme accumulo del materiale di scavo, una discarica a qualche decina di metri dagli imbocchi? L'uso di esplosivi o l'intenso transito di enormi autocarri carichi all'inverosimile può essere concausa di questa deriva di terreno? Certo è che il vitale tratto di strada per il Pio Borgo è ridotto a pericolosa montagna russa per chiunque la percorre. Dopo vibrante proteste con comunicazioni alle autorità che, a diverso titolo, dovrebbero vigilare sulla viabilità qualcosa si è mosso. Un minimo di segnaletica e un rattoppo della strada con tratti di cemento eseguiti con modalità da terzo mondo. Ho visto qualcosa di simile in Etiopia su un tratto di strada di mussoliniana memoria che veniva rifatta dai cinesi. Assenza di adeguata segnaletica di sicurezza durante l'esecuzione dei lavori, assenza di considerazione per il traffico in transito, assenza di norme di buona tecnica, tanta, tanta buona volontà per uno scarsissimo risultato. Ma quella è l'Etiopia, grande storia ma anche grandi difficoltà ...

Poiché non siamo in Etiopia, quantomeno non ancora (ignorando le relazioni tra questi movimenti franosi e la deriva dei continenti), esiste qualche norma tecnica che disciplina le caratteristiche delle strade sulla base della loro classificazione? L'ente proprietario tenuto alla manutenzione e sorveglianza cosa ci dice su quanto sta' accadendo su questo tratto di strada provinciale? Veramente si pensa che mettere un limite di velocità di 30 km/h e un divieto di transito per biciclette e moto e qualche toppa di cemento risolva il problema? Al massimo si evita il passaggio del Giro d'Italia di cui dovremo fare a meno, salvo che non vada verso sud per l'autostrada. A tal proposito però c'è da dire che anche le opere dell'autostrada sono pericolosamente interessate dal movimento franoso risvegliatosi nell'intera area. Anche qui rattoppi occultanti, ma la sostanza del problema rimane integrale.

Ed i geologi, che non mancano nello staff tecnico di chi sta facendo i lavori, cosa ci dicono su quanto sta accadendo? I cittadini danneggiati, e sono sempre di più, si sono rivolti a tecnici di parte, in quelli che si profilano come inevitabili e pesanti contenziosi sui quali presto potrebbero esserci sviluppi. La percezione dall'esterno è che, a poco a poco, gli esecutori dei lavori siano diventati i padroni del territorio e con spregiudicatezza e arroganza fanno quello che gli pare. Un antico detto indigeno ben rende l'idea: "*Da patruni a grazzuni*" (quando il padrone per sua dabbenaggine diventa garzone).

Sono note a tutti le vicissitudini degli autobus che collegano il Pio Borgo al resto d'Italia. Lo sciagurato ed ignorato spostamento dello svincolo autostradale di Campotenesse ha determinato la rinuncia delle fermate degli autobus di linea a lunga percorrenza da parte delle Autolinee che hanno spostato la fermata a Galdo in Basilicata. A fronte di questo danno per gli utenti si è attivata una fermata in un'area adiacente allo svincolo autostradale di Mormanno in uno spiazzo che consente l'agevole manovra degli autobus Gran Turismo. Quest'area è diventata parcheggio, area deposito, latrina, area di stazionamento dei mezzi di cantiere, invasa da fango quando piove e polvere se c'è il sole. Le compagnie di autolinee hanno manifestato il disagio per l'indisponibilità di buona parte dell'area loro assegnata e stanno valutando la cancellazione della fermata. E' tollerabile tutto questo? I mezzi che escono dal cantiere, cosa che abbiamo riscontrato di persona, si immettono sulla viabilità ordinaria spesso senza alcun rispetto delle norme del codice della strada o, ancora peggio facendo marcia indietro senza *moviere* a terra che gestisca in modo sicuro la manovra. Possibile che i responsabili del cantiere non se ne siano ancora accorti e non abbiano già preso adeguate contromisure? Ci vuole l'incidente per aprire gli occhi?

Chi percorre la strada ordinaria adiacente alle aree di cantiere può constatare un'altra criticità. E' evidente lo stato in cui versa la sede stradale della viabilità ordinaria. Fango e sporcizia depositata da mezzi ultracarichi che percorrono la strada lasciando insudicianti tracce del loro passaggio.

Il progetto non dovrebbe prevedere nell'esecuzione dei lavori il lavaggio delle ruote dei mezzi di cantiere che hanno accesso alla viabilità ordinaria? Non è solo un problema di decoro, ma anche di sicurezza. Al Pantano, nell'area interessata dal cantiere si è sfiorata la tragedia, una macchina si è scontrata con un mezzo da cantiere per fortuna solo un ferito. Qualcuno tra i primi soccorritori accorsi ha detto che per le condizioni del fondo stradale si faceva fatica a mantenere l'equilibrio a piedi. Dunque dove sono gli impianti per il lavaggio delle ruote degli autocarri? Quanti ce ne sono? Funzionano? Come vengono smaltiti i fanghi di lavaggio? Un camioncino che fa avanti e indietro a spazzole alzate non si capisce, oltre che a rallentare il traffico locale, a cosa possa servire. Per tante domande la risposta unica che può arrivare è una sola l'adeguamento del cantiere a quello di un paese civile. Se non si sa come fare si vada a vedere come viene gestito un cantiere autostradale in

Emilia o in Toscana. Nel transitorio lo si può chiedere a quei lavoratori che hanno lavorato proprio su quei cantieri e che sono i primi a fare le spese di questo stato di cose rischiando ogni giorno. L'opera in costruzione è strategica per il Paese ma questo non può ammettere deroghe alle legge di un paese civile al quale riteniamo di appartenere. Ci sono le leggi che dicono come fare i lavori e ci sono le voci di progetto che remunerano anche gli apprestamenti, le misure di salvaguardia e prevenzione dell'incolumità dei lavoratori e delle persone che interagiscono con i cantieri e sono esposte ai rischi che questi provocano. Si chiamano "Oneri per la sicurezza" ed il legislatore volendone sottolineare l'importanza, li ha esclusi dal ribasso sul prezzo a base d'asta. Le imprese nelle gare per l'aggiudicazione dei lavori non devono rinunciare all'attuazione delle norme per la sicurezza poiché gli oneri riconosciuti dal committente restano invariati, integrali. Ciò con il chiaro intento di evitare che alla sicurezza si facciano rischiosi tagli che ne riducano applicazione ed efficacia. Il principio guida di una nazione civile, è quello della tutela della vita umana. Tale principio non può né deve essere annacquato dall'assoggettamento alla logica del profitto che vede nel massimo risparmio il maggiore utile per l'impresa. E il sindacato in questo contesto che ruolo gioca? Turni di lavoro, livelli retributivi, tipologie di contratti e subappalti che ci riportano indietro di decenni vengono valutati o mercanteggiati per oscuri fini o penose elemosine? Il quadro emergente è desolante eppur consueto. Chi gestisce l'appalto si garantisce i propri margini e scarica a cascata su una legione di subappaltatori una patata difficile da pelare per far quadrare i conti lasciando ognuno ad arrampicarsi come può, allargando la maglia dei controlli che estrometterebbero inesorabilmente i più disperati.

Allo stato in cui è l'opera la situazione non è compromessa in modo irreversibile anzi offre ampi margini di normalizzazione. Volontà ed etica, rispetto delle norme e vigilanza di ognuno dei soggetti interessati possono garantire un prosieguo dei lavori che rispetti il territorio e la dignità di chi lavora. Lo hanno ricordato anche Papa Francesco ed il nostro ormai ex-vescovo Mons. Galantino nei loro ultimi interventi pubblici.

Ritorniamo alla Madonna della Catena, luogo da cui siamo partiti, luogo simbolo di ponti e di un ponte ideale con cui vogliamo fare una riflessione finale. Un'opera che ha circa un secolo, la vecchia ferrovia ormai dismessa ci impone un pensiero di riconoscenza a quegli anonimi lavoratori e tecnici che la realizzarono. Senza escavatori, senza autocarri, argani o gru, pompe per il calcestruzzo, autobetoniere, compressori o altre macchine, ma anche senza calcolatrici, computer, sofisticati software di calcolo e simulazione, cellulari e telecomandi, con la quasi esclusiva forza delle loro menti e delle loro braccia hanno lasciato un'opera che ha attraversato indenne i decenni ed è stata messa fuori servizio solo dall'incuria, dalla miopia e dalla dabbenaggine dell'uomo, non dalla natura.

Un'opera che è riuscita a lasciare sostanzialmente indenne il territorio, interpretandolo con più rispetto, con minore arroganza ed in modo meno invasivo. Una lezione che proprio tutti oggi giorno dovremo riconsiderare.

