

Manifestazione popolare con l'On. Sergio Garavini

## AURELIA O AUTOSTRADA?

Intervista con Fabio Fedeli, della segreteria del PCI

In questi giorni la questione viabilità scotta. Nella provincia l'argomento è di bruciante attualità e le dichiarazioni rilasciate da Vannino Chiti, leader regionale del PCI, sul tema autostrade hanno sollevato non poche polemiche. Il comprensorio grossetano è forse quello più penalizzato dell'intera regione. Su asse tirrenico e collegamenti trasversali ancora tutto è al buio nonostante le esigenze siano diventate improcrastinabili. Il dilemma "autostrada sì - autostrada no" deve quindi essere affrontato in un quadro ben più ampio di programmazione economica e territoriale.

Il progetto di un'autostrada fino a Cecina; la realizzazione della variante Aurelia da Cecina a Grosseto; le scelte di viabilità a Sud sono le questioni all'ordine del giorno. Chi in quest'ottica appare più penalizzato è sicuramente il comprensorio Nord, con il lotto n.6 della variante Aurelia che sembra ben lontano dal trovare una soluzione positiva.

E' chiaro comunque che la vicenda investe tutta la maremma sotto il profilo economico, sociale e ambientale.

Con il segretario della zona Colline Metallifere del PCI, Fabio Fedeli, abbiamo cercato di fare il punto della situazione.

"I nostri accusatori - afferma Fedeli - tendono a dimostrare che il PCI è contro lo sviluppo e le infrastrutture qualunque esse siano. Sosteniamo che il vecchio modo di concepire lo sviluppo come se tutto dipendesse dalle autostrade o da interventi industriali tipo quelli anni '60 è duro a morire.

Le esperienze vissute direttamente sulla pelle portano a valutare la questione in un'ottica diversa."

D. Quali debbono essere allora le direttrici



di questa linea?

"Il primo punto di partenza deve svilupparsi dalla risorsa naturale che caratterizza la provincia di Grosseto, l'ambiente. Molti nostri accusatori sono coloro che nel 1984, a proposito della proposta Enichem di realizzare un impianto per la produzione delle fosforiti, sostenevano che i comunisti, con la loro contrarietà, erano quelli che penalizzavano lo sviluppo. Oggi lasciamo giudicare ai cittadini se quel territorio (Padule di Scarlino) avrebbe potuto sopportare un intervento del genere. Certo, quando si rifiutano investimenti di miliardi si pestano i

pedi a qualcuno, ma bisogna avere il coraggio di farlo quando si mettono a rischio le nostre principali risorse."

D. "Come dare una risposta allora ai problemi della viabilità?"

"Nella zona Nord pensiamo che la viabilità trasversale, con i collegamenti con il centro della Toscana, divida il primo posto nella scala delle priorità d'intervento con l'ottenimento del finanziamento statale per l'immediato inizio dei lavori della variante Aurelia di Follonica.

In questo caso siamo davanti a ritardi incredibili. Ritardi che sono stati e sono provoca-

ti dall'atteggiamento ambiguo e sfuggente dell'Anas, a cui poi si allinea il Ministero dei Lavori Pubblici.

Addirittura sembra che non siano ancora pronti i progetti di impatto ambientale (come sostiene una nota della Direzione Nazionale dell'ANAS) quando la Direzione Compartmentale dell'ente da sempre sostiene il contrario."

D. "Come si muoverà il PCI di zona per dare risposte positive a questo annoso problema?"

"Innanzitutto posso annunciare che intorno alla fine di Novembre l'Unione di Zona del PCI organizzerà una manifestazione a Rondelli, nella periferia di Follonica attraversata dall'Aurelia, con la presenza dell'On. Garavini, Ministro dei Lavori Pubblici del Governo Ombra.

Inoltre siamo sempre impegnati a fare pressione presso il Governo per sostenere e rilanciare le proposte di realizzazione del lotto n.6 della SS1 attraverso l'utilizzazione dei residui passivi che giacciono al Ministero. I nostri deputati hanno portato la questione in Parlamento per cercare di varare i provvedimenti legislativi necessari per accedere al fondo.

Infine discuteremo, nella prossima segreteria, l'ipotesi del lancio di una raccolta di firme per rivendicare l'ammodernamento della strada statale Follonica - Massa Marittima - Colle Val d'Elsa. Un collegamento che potrebbe rappresentare la giusta risposta alle esigenze del traffico tra il centro della Toscana, costa, Piombino e Isola d'Elba. Su questa iniziativa cercheremo di lavorare per ottenere la più ampia mobilitazione.

Una struttura di grande impulso per il turismo della costa

## MILLE POSTI BARCA PER SCARLINO

La gestione dell'attuale approdo del Puntone di Scarlino, è stata affidata ad una società privata. Il Consiglio comunale ha infatti approvato all'unanimità la convenzione che regola appunto i rapporti tra il Comune e la PROMOMAR spa che raggruppa numerose imprese e società della provincia grossetana.

Ha fatto ancora più notevole è costituito dalla futura realizzazione di un porto turistico di 1.000 posti barca che figura tra le priorità assolute dell'Amministrazione comunale scarlinese. Dunque l'esperienza che si sta compiendo con la gestione dell'approdo diviene un rodaggio indispensabile, una formula da sperimentare. Insomma mantenere nel territorio discrete quantità di risorse finanziarie non pubbliche altrimenti destinate alla fuga verso zone della Toscana e dell'Italia più "sicure", la crescita occupazionale, lo sviluppo, la crescita imprenditoriale, l'innalzamento delle qualità professionali, costituiscono certamente obiettivi indiscutibili.

Ma poniamo mente al progetto del porto. Costo d'investimento 22 miliardi circa. Certamente un grosso intervento che viene secondo solo alla costruzione dello stabilimento del Casone negli anni '60, ma né potrà e né dovrà essere così sconvolgente per il territorio. Tutte le opere, sia quelle a mare che quelle a terra, dovranno essere realizzate con il massimo delle compatibilità ambientali possibili. Anzi è proprio partendo da questo che il porto turistico dovrà costituire un punto di riferimento per un nuovo



ordine di sviluppo basato sul corretto uso delle risorse nel contesto della plurisettorialità delle attività economiche e sociali. Dunque una nuova sfida anche per il Comune di Scarlino, ma ciò apre un nuovo capitolo per tutti gli enti locali.

Negli anni '70 molti comuni italiani - quelli grossetani fra questi - riuscirono a passare da enti gestori dei servizi a soggetti capa-

ci di realizzare ingenti quantità d'investimenti per opere pubbliche. Risposero alle nuove esigenze che in quegli anni cominciavano a crescere fortemente, ridisegnarono così il loro ruolo. Ma oggi la nuova sfida consiste nel saper realmente promuovere lo sviluppo e nella capacità effettiva di incidere sul cambiamento.

Governi centralistici permettendo - ma c'è

poco da ben sperare - occorre davvero progettare il "comune" in una nuova dimensione. E poi non c'è l'Europa del '92 che s'avvicina, a grandi passi? Allora dobbiamo correre, i tempi stringono, ma attenzione, la corsa è valevole per tutti, a cominciare da chi ha i massimi poteri. Ci sarà chi ne chiederà conto.

Mauro Andreini