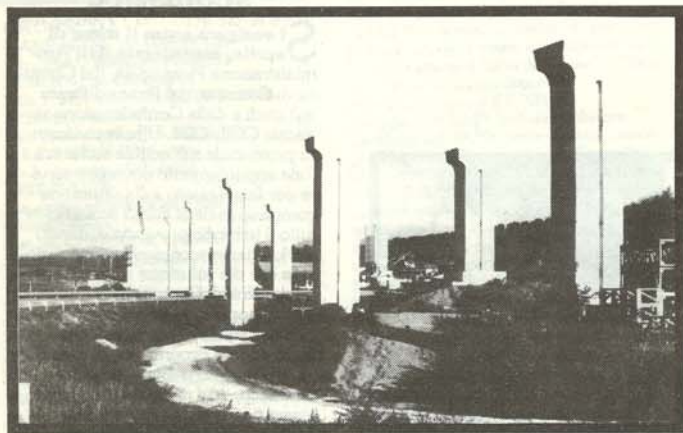


AMBIENTE E SVILUPPO

Sulla Livorno-Civitavecchia un intervento a seguito della posizione espressa dalla Lega Ambiente

L'AUTOSTRADA NON È IDEOLOGIA

di Maurizio Cavina



La pagina della Lega Ambiente nel numero scorso del nostro giornale mi invita ad alcune riflessioni sulla nuova autostrada Livorno-Civitavecchia.

Questo problema va trattato, a mio avviso, evitando contrapposizioni pro e contro di carattere ideologico. È ideologica - e di parte - l'affermazione Dc che l'autostrada sarebbe uno dei volani dello sviluppo della nostra provincia, altrimenti depressa.

Affermazione errata perché le autostrade, di per sé, non sono gli elementi obbligati della crescita economica che può benissimo prescindere da esse (come avviene in molte realtà italiane). Inoltre è fuorviante insistere in questo perpetuo "frigna-frigna" sulla provincia depressa. Sbaglierò, ma se si considera-

no i fattori complessivi (servizi, tranquillità sociale, ambienti naturali) che fanno, insieme al reddito, la qualità della vita, la nostra provincia non se la dovrebbe passare tanto male.

E il reddito poi, con il "sommerso" che c'è, quanto fa testo...?

Detto questo, però, non mi sembra che certe affermazioni della Lega Ambiente aiutino un dibattito costruttivo.

"La costruzione di autostrade" leggiamo nel numero scorso di GR7 "alimenta un torbido giro di affari di natura clientelare e mafiosa che rappresenta il lato più oscuro del malcostume e del degrado della vita politica italiana". A parte il fatto che in Italia esistono purtroppo lati ben più oscuri e tragici della costruzione delle autostrade, ma qua si confonde la causa con l'effetto. E' la

classe politica - semmai - che causa dei torbidi giri d'affari con i quali possono essere realizzati indifferentemente autostrade, ferrovie, depuratori, ospedali eccetera, senza che nessuna di queste opere possa vantare l'esclusiva o la responsabilità. Mi preoccupa anche il giudizio frettoloso che viene riservato a quei partiti e a quelle associazioni favorevoli alla Livorno-Civitavecchia bollati come portatori di "modelli datati e obsoleti" dello sviluppo.

Insomma, mi sembra di sentire nell'argomento dei compagni della Lega Ambiente troppe certezze, troppe sicurezze, in una simmetria degli opposti con la Camera di Commercio, quando siamo in una fase dove il dibattito è ancora aperto e non è tempo di tirare le somme.

Come si fa a dire che "tutti i maggiori esperti (chi?) a livello nazionale e mondiale sono concordi nell'affermare la necessità di non costruire nuove strade"?

E allora la Siena-Grosseto?

E il raccordo San Cesario-Fiano Romano e la Livorno-Firenze: nessuna delle due ha avuto opposizioni particolari dalle forze ambientaliste. Quindi, al di là delle premesse generali, indubbiamente giuste, di modificare il carico di traffico a vantaggio della ferrovia e del cabotaggio, esiste la necessità di vedere caso per caso quali possono essere le risposte al problema senza generalizzare più di tanto.

E' vero: in Italia sono stati buttati miliardi per tratti stradali completamente inutili. Nessuno però può negare la necessità di migliorare la viabilità sulla fascia tirrenica.

Una nuova Aurelia che veda eliminati

gli incroci a raso risolverebbe a detta di molti il problema. Io ho qualche dubbio: innanzitutto la via diretta da Roma e il Sud d'Italia verso il Piemonte, la Liguria, la Francia e la Spagna sarà questa, con le conseguenze che ciò comporterà. Inoltre, tra fare Roma-Milano via Firenze o via Livorno, ci sarà una differenza di pochi chilometri, ma il pedaggio passando lungo la tirrenica sarà -mancando l'autostrada - notevolmente inferiore. Tutti i TIR che non hanno particolari urgenze o che viaggiano a vuoto passeranno di qui, alla faccia delle deviazioni delle correnti di traffico.

Infine l'Aurelia non può sicuramente continuare a passare dentro i budelli di Albina e di Orbetello Scalo e non può superare in tunnel i poggi che fanno da corona ad Orbetello, perché questi sono pieni dei depositi degli esplosivi della Sipe-Novel. Se si farà l'Aurelia nuova dovrà passare da un'altra parte. E non è una cosa da poco. E allora mi domando: dire subito no all'autostrada, soprattutto al tratto Grosseto-Civitavecchia, non è forse affrettato?

E' innegabile che un'arteria di questo tipo, per quante cautele si possano adoperare, avrebbe un impatto ambientale estremamente pesante.

Resta il rischio, però, che, dati i volumi di traffico che inevitabilmente si concentreranno sulla direttrice tirrenica, diventi una necessità, magari poco gradita, ma reale, che prima o poi l'autostrada si debba fare. Comunque sia, un problema di questo tipo necessita di una riflessione seria e serena, altrimenti si rischia di alimentare, procedendo a colpi di anatemi, un uso strumentale della questione tanto caro alla CISL e a gran parte della Dc.

Da CGIL e Lega Ambiente una proposta per Rispecchia

UNA AZIENDA MODELLO PER L'AGRICOLTURA BIOLOGICA

S.P.

Dopo una serie di incontri con i vari soggetti istituzionali interessati, la Lega per l'Ambiente e la FLAI-CGIL di Grosseto hanno formulato la proposta di trasformare l'Azienda Agricola Regionale di Alberese in un'azienda modello per l'agricoltura biologica. Si verrebbe così a creare una nuova realtà territoriale che potrebbe avere una notevole importanza per la provincia di Grosseto, anche in considerazione del fatto che la risorsa ambiente è destinata a caratterizzare sempre più lo sviluppo economico e sociale di questo comprensorio. La nuova azienda, inoltre, si integrerebbe con l'area protetta del parco, il cui piano agronomico e forestale rappresenterà uno dei momenti privilegiati di confronto.

L'azienda avrebbe la funzione di creare e sperimentare un modello agricolo alternativo, che non solo sarebbe ripetibile all'interno della realtà maremmana, ma che potrebbe anche rappresentare un esempio per tutto il centro Italia. Allo stesso tempo, si porrebbero le basi per la realizzazione di una serie di attività di ricerca in campo agricolo, in collaborazione con i centri universitari. Si tratta di prevedere, aggiungono i proponenti, anche un piano di commercia-

lizzazione dell'Azienda, realizzabile attraverso la creazione di un marchio di qualità e garanzia e, in un secondo momento, con l'attivazione di un sistema di trasformazione adeguato alla qualità di questo tipo di prodotti.

La FLAI-CGIL e la Lega Ambiente sono convinte che, in funzione degli obiettivi e dell'orientamento dell'Azienda Agricola modello, sia possibile mantenere gli attuali livelli occupazionali, prevedendo una composizione organica qualitativamente più elevata; ipotizzano, inoltre, un tipo di gestione che coinvolga più soggetti, sia istituzionali che imprenditoriali, in modo da garantire da un lato una funzione di programmazione ed orientamento e dall'altra agilità e rapidità di esecuzione dei programmi definiti. La FLAI-CGIL e la Lega Ambiente propongono alla Regione di realizzare in tempi brevi uno studio di fattibilità, per procedere, successivamente, alla fase operativa, per la cui realizzazione saranno comunque necessari il sostegno e l'apporto finanziario della Regione e degli Enti Locali, oltre alla collaborazione attiva di tutti i partiti politici, delle Associazioni imprenditoriali di settore e delle organizzazioni sindacali e sociali interessate.

