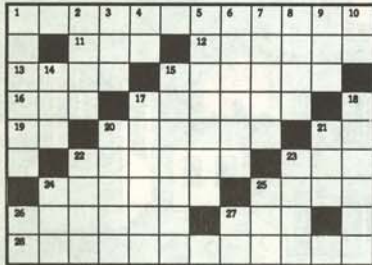
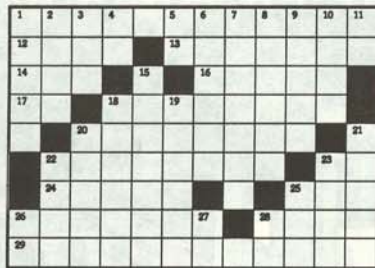


Repetita iuvant! Non contenti di aver sbagliato già una volta (vedi n.2), la settimana scorsa ci siamo impegnati di nuovo a farvi impazzire, pubblicando uno schema non corrispondente alle definizioni date. Pubblichiamo, quindi, lo schema corretto del n.6 e il Gruciverba completo di questa settimana. A voi verificare se, questa volta, è tutto a posto. E non dimenticate che... non c'è due senza tre! Buon divertimento!



il Gruciverba



### ORIZZONTALI

●1 - E' da tre soldi quello orbetellano ●12 - Sono piene di voti ●13 - Non parla mai da solo ●14 - Assiste l'artigianato ●16 - Devono esserlo i luoghi turistici ●17 - L'inizio del concerto ●18 - La banca può darlo sul conto corrente ●20 - Chi vive o sta sulla

terra ●22 - Combatte i veleni... ma non è un Verde ●23 - Prendere un po' di bene ●24 - Quelli polari sono proverbiali ●25 - Sta davanti al Morto ●26 - Luci per vetrine ●28 - Legumi per minestre ●29 - Celebre gruppo scultoreo del Canova

### VERTICALI

●1 - Squisito fungo nostrano ●2 - Il primo corso della Toscana ●3 - Un acido nucleico ●4 - Nega solo se accento ●5 - Giornalista RAI col papillon (iniz.) ●6 - Tribù indiana ●7 - Fugge di dolore ●8 - Molto spiritoso ●9 - E' proprio un bischerol ●10 - Complesso impareggiabile ●11 - Estremamente osè ●15 - Messe nere... su bianco ●18 - Aiuta nella caccia ●19 - Tramate ●20 - Teneo, ma non è! ●21 - Le aspettano tutto l'anno i lavoratori ●22 - L'autore del balletto "Giselle" ●23 - Sono famose le sue fughe ●25 - Equivale alla CEE ●26 - Una nota... in azione ●27 - Distribuisce carburanti ●28 - Questo si riferisce a noi



BOTTA E RISPOSTA

## REPLICA SULL'AUTOSTRADA

Grosseto, 27 febbraio 1990

**D**opo la risposta al nostro intervento a proposito della realizzazione dell'Autostrada Livorno-Civitavecchia, intendiamo esporre in modo chiaro le nostre argomentazioni. Riteniamo infatti importante, utile e stimolante contribuire a sviluppare un dibattito sul modello di sviluppo maremmano ed il rapporto con le grandi opere.

Crediamo sia inoltre di fondamentale importanza approfondire alcune analisi a livello concettuale, andando oltre la semplice contrapposizione "autostrada sì-autostrada no". Ci ripromettiamo, infine, di dare il nostro contributo, aprendo nei prossimi numeri un dibattito di più vaste proporzioni sul "modello di sviluppo" e grandi opere in Maremma. Il megaprogetto per la realizzazione dell'Autostrada Livorno-Civitavecchia è argomento intorno al quale si è da tempo acceso un ampio dibattito tra le forze politiche. I fautori dell'autostrada sostengono che tale opera non è soltanto utile, bensì irrinunciabile presupposto per l'aprirsi di qualunque possibilità di sviluppo in Maremma; la grande arteria tirrenica assolverebbe al duplice scopo di garantire, da una parte, la sicurezza stradale, ponendo fine alla lunga serie di morti e di incidenti, triste appannaggio della vecchia Aurelia; dall'altra si configurerebbe come struttura primaria e conditio sine qua non del decollo economico della nostra zona.

Il movimento ambientalista della Maremma è contrario alla realizzazione dell'autostrada e lo è per due ordini di motivi: per la ispirazione e la mentalità di base che sta sotto la realizzazione della Livorno-Civitavecchia e per le particolari circostanze che operano a livello locale.

Prendendo in esame dapprima il secondo aspetto della questione, occorre spiegare le motivazioni del nostro dissenso; che esista in Maremma una "emergenza strade" è un dato di fatto su cui siamo tutti d'accordo; che la vecchia Aurelia, così com'è, sia una strada priva di sicurezza ed inadeguata alla mole di traffico di cui è gravata, è altret-

tanto vero; ma è vero anche che esiste, in avanzata fase di realizzazione e quasi completamente finanziata, una nuova Aurelia, superstrada a quattro corsie con oltre 22 metri di carreggiata. La nuova Aurelia dispone di tutti i requisiti necessari per assolvere il compito di grande arteria di attraversamento. Se soltanto una piccola parte dei soldi previsti per l'autostrada (5.000 miliardi) venissero spesi per apportare modifiche e miglioramenti alla superstrada (con una corsia di emergenza, più numerose aree di servizio e sosta, il raddoppio dei tratti di Capalbio Scalo e Tarquinia-Civitavecchia a sud di Grosseto, la ristrutturazione della rete viaria circostante la strada principale, con l'eliminazione completa degli ingressi a raso), il problema sarebbe a nostro avviso risolto: la Maremma Tosco-Laziale avrebbe la sua grande arteria di scorrimento.

Costruire la nuova Aurelia e accanto ad essa l'autostrada significa creare un doppiopio inutile, significa massacrare il territorio e rovinare una vasta area di terreni agricoli e di interesse paesaggistico e archeologico. Va bene raggiungere la sicurezza e snellire il traffico per supplire all'emergenza, ma a che cosa servono 12 corsie (sei dell'autostrada, quattro della nuova Aurelia e due della vecchia Aurelia) che corrono nella stessa direzione? Ragionevolmente a niente, se non, e qui sorge un dubbio legittimo, a permettere a forze politiche, a gruppi imprenditoriali privati e a cooperative che lavorano nell'edilizia, di gestire i 5.000 miliardi (ma saranno molti di più alla fine dei lavori) che rappresentano il budget di massima per la costruzione dell'autostrada. No! Il penoso connubio tra l'affarismo e la politica, soprattutto se giocato sul diritto dei maremmani (grossetani e viterbesi) ad un ambiente non degradato dalle grandi opere, NON LO ACCETTIAMO PROPRIO!

A livello generale, la nostra avversione all'autostrada si basa sulla convinzione che l'Italia stia ormai da troppi anni portando avanti una politica dei trasporti radicalmente sbagliata, che vede privilegiare in modo massiccio il traffico su gomma di merci e passeggeri, penalizz-

zando in modo altrettanto macroscopico quello ferroviario ed il cabotaggio. Ne consegue che, mentre la rete ferroviaria e marittima versano in penose condizioni e l'economia ad esse legata è sull'orlo del fallimento, l'Italia è divenuta il Paese nel mondo con il maggior numero di strade per mq. e il più elevato numero di vetture circolanti in proporzione al reddito della popolazione (quasi il doppio rispetto ad U.S.A., Giappone e Paesi Europei). Le conseguenze di questo stato di cose sono sotto gli occhi di tutti: strade inutili e costose, traffico caotico, le nostre città divenute invivibili, inquinamento da piombo con punte massime di pericolosità in molti centri storici.

Abbandoniamo questa tendenza perversa, dannosa per la salute e con costi economici indotti altissimi e cerchiamo di riequilibrare il sistema viario, attraverso una diversa pianificazione territoriale che veda l'uso plurimo di altri mezzi e canali di trasporto. Nel caso della Maremma, per esempio, invece di costruire due mega-strade occorrerebbe rinforzare la rete ferroviaria, assicurando rapidi collegamenti con l'intera regione e con il sud e sarebbe opportuno, inoltre, utilizzare meglio gli approdi portuali già esistenti.

Ci dicono che l'autostrada è condizione essenziale per lo sviluppo della nostra zona: quale crescita economica hanno in mente questi signori? I loro modelli sono forse la Versilia o la costa romagnola? Aree dove si è provveduto ad un uso insensato del territorio, creando guasti difficilmente recuperabili: cementificazione, grave degrado del territorio, inquinamento delle risorse naturali a livelli molto elevati. Se ogni anno turisti in numero sempre maggiore si riversano in Maremma, è perché trovano un paesaggio naturale ancora relativamente ben conservato; distruggerlo equivarrebbe a cancellare la principale fonte di richiamo per il nostro turismo, significherebbe insomma realizzare uno sviluppo secondo i vecchi canoni del degrado ambientale e della rapina delle risorse territoriali.

Occorre gridare con forza che le grandi opere come autostrade, dighe, mega-

centrali a carbone, la cementificazione selvaggia e legalizzata (come quella prevista dal piano regionale dei porti), così come la chimica usata senza freni nell'industria e nell'agricoltura, sono tutti fatti ed atti che portano ad una rapida distruzione e trasformazione negativa del territorio e ad uno sviluppo che risulta essere, sempre più drammaticamente, semplice crescita quantitativa.

Angelo Gentili

Lega per l'Ambiente di Grosseto

GR7

SETTIMANALE DELLA  
PROVINCIA DI GROSSETO  
REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE

VIA M. D'AZEGLIO, 17  
TEL. 0564 - 414360

Registrazione Tribunale di Grosseto n.10  
del 27/10/1989

Direttore

Beppe Pili

Direttore responsabile

Giampiero Caramassi

Redazione

Mauro Andreini, Maurizio Cavina, Marco Giuliani,  
Mario Nanni

Collaboratori

Fabrizio Boldrini, Daniele Badini, Claudio Banchi,  
Alessio Brizzi, Giancarlo Farnetani, Nivio Fortini,  
Giancarlo Lughini, Giancarlo Mallerini, Marcello  
Marri, Giacomo Meschini, Sero Pedone, Giorgio  
Pernicco, Franco Petrucci.

Segretaria di redazione

Giovanna Longo

Segreteria

Raffaella Monaci

Impaginazione

Piero Barro

Proprietà e amministrazione

PROMOZIONI CULTURALI s.r.l.

Foto

Lio Aprilì, Charlie Bonazza

Stampa

Nuova Cesat Firenze

Chiuso il 2 marzo 1990

Abbonamenti: n. c/c postale 10923589

Pubblicità

PROMOZIONI CULTURALI s.r.l.

Via Massimo D'Azeglio, 17 - GROSSETO

☎ 0564-414360