

AUTOSTRADA

Presentato dalla SPEA il tracciato del tratto sud della Livorno-Civitavecchia

VIADOTTI, GALLERIE E POLEMICHE

Mentre sono stati prorogati i termini per la presentazione delle osservazioni sull'impatto ambientale del tracciato, si riapre il confronto e la discussione su una infrastruttura da anni al centro di polemiche. Da qui a pochi mesi dovranno essere prese le decisioni definitive

di Marco Giuliani

Dopo anni di polemiche anche molto aspre, di convegni, mobilitazioni e raccolte di firme, e dopo che era divenuta di fatto una delle questioni centrali del dibattito politico locale, al punto da essere quasi elemento discriminante nella stessa formazione delle maggioranze amministrative, ecco che nel silenzio e nella calma quiete di questo fine estate, tra pochi clamori e quasi nel generale disinteresse, la questione della realizzazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia si appresta ad entrare nella sua fase finale e definitiva. Qua e là, a onor del vero, si è levata qualche voce, che ha anche riempito le pagine dei giornali locali in cerca disperata di notizie. Ma sono stati, al momento, episodi isolati, di qualcuno direttamente interessato che magari, proprio per questo, ha rimandato o interrotto le proprie meritate ferie. Per il resto, al momento, silenzio assoluto. Persino il movimento ambientalista, uno degli attori protagonisti di questa vicenda, è sembrato essere in questa fase poco più che un comprimario. Ma si sa, le ferie sono le ferie. Così devono avere pensato anche alla SAT e alla sua concessionaria Spea, che, difficilmente per puro caso, hanno deciso di presentare, così come previsto dalla legge ai fini delle osservazioni sull'impatto ambientale, il proprio progetto di tracciato proprio nel bel mezzo di questa lunga e torrida estate.

PROROGATA LA SCADENZA PER LE OSSERVAZIONI

Fino all'attuale decisione della proroga dei termini al 30 settembre, infatti, la scadenza prevista per la presentazione di osservazioni sull'impatto ambientale del tracciato era fissata al 27 agosto, potendo consultare il progetto esclusivamente presso l'Ufficio del Genio Civile di Grosseto (senza nemmeno la possibilità di fare fotocopie) e con la minor pubblicità possibile rispetto a questa possibilità (e a questo diritto). Inutile dire che, alla data di sabato 25 agosto le firme apposte sul registro degli aspiranti "osservatori" non superavano la quindicina. E, a quanto ci risulta, soltanto pochi soggetti hanno deciso di inoltrare le proprie osservazioni: il Comune di Magliano in Toscana, il Comune di Manciano e un Comitato autonomo di cittadini dei comuni di Grosseto e Magliano. La proroga dei termini apre comunque ora la possibilità di nuovi pronunciamenti, che già si stanno preannunciando, a partire da quello della Amministrazione Provinciale che riurrà entro la fine del mese il Consiglio per deliberare in merito alle osservazioni da inoltrare. Ed è dunque anche prevedibile che il tono del confronto e della, probabilissima polemica, si eleverà non di poco. Il che è del tutto compren-

sibile proprio rispetto all'importanza "definitiva" della fase in cui stiamo entrando.

SI APRE UNA FASE DECISIVA

Con la scadenza del 30 settembre infatti, che rappresenta, diciamo così, l'ultimo termine per l'intervento "dal basso", la questione passa nelle mani del Ministero dell'Ambiente, chiamato a valutare le osservazioni presentate, a farne di proprie e a dare il proprio parere definitivo rispetto all'impatto ambientale del tracciato previsto (o meglio, delle varie ipotesi di tracciato previste, essendoci un tracciato principale e varie altre "alternative"). A quel punto il Ministero dovrebbe rinviare il progetto alla Spea corredato di tutte le indicazioni vincolanti, dando l'avvio di fatto alla progettazione esecutiva (che comunque i bene informati danno già in stato di avanzata elaborazione) e a sua volta la Spea, una volta terminata la progettazione esecutiva, dovrebbe inviare tutto alla Regione. A questo punto dovrebbe aprirsi una fase molto delicata, cioè quella della approvazione del progetto esecutivo. Ripercorrendo analoghe esperienze precedenti (ad esempio il raddoppio dell'Aurelia) la Regione dovrebbe in questa fase richiedere, ad ognuno per la propria competenza, i pronunciamenti degli enti locali interessati, le Province (ad esempio per quanto riguarda i vincoli idrogeologici) e i Comuni (i vincoli urbanistici). Una volta in possesso di questi pronunciamenti spetterà alla Regione dare o meno il proprio assenso definitivo. Qualora la Regione non desse parere favorevole, per propria scelta o in relazione alla quantità di pronunciamenti negativi ricevuti dagli enti locali, il cammino e la sorte del tracciato autostradale non dovrebbero essere comunque definitivamente compromessi; in base all'art.81 del DPR 616 è prevista la possibilità che, "qualora l'intesa non si realizza entro 90 giorni" e se "il Consiglio dei Ministri ritiene che si debba procedere in difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici" si vada comunque avanti attraverso un Decreto del Presidente della Repubblica. Come a dire: date tutti i pareri che vi pare, ma se l'opera è ritenuta necessaria, sarà fatta comunque. Fino a qui l'iter prevedibile di questa vicenda nei prossimi mesi.

IL NO DI MAGLIANO

Resta da dire qualcosa rispetto alle prime osservazioni presentate e alle posizioni delle forze politiche e dell'opinione pubblica. Interessante innanzitutto la presa di posizione dell'Amministrazione Comunale di Magliano, anche in considerazione della valenza politica di un atto presentato, con il convinto con-



senso dell'opposizione (PCI e indipendenti uniti nella lista Sinistra per Magliano) da una amministrazione quadripartita DC-PSI-PRI-PSDI, ovvero i partiti più schierati sulla scelta filoautostradale. Pur nella vaghezza generica del documento presentato (dovuta essenzialmente alla ristrettezza dei tempi in relazione alla scadenza del 27 agosto) il Comune di Magliano, lasciando da una parte le considerazioni generali circa la necessità o meno dell'autostrada, dice a chiare note che il tracciato proposto è da ritenere assolutamente non condivisibile in considerazione del grave impatto ambientale e dei gravi prezzi che quel comune pagherebbe, senza nessun ritorno economico diretto. Di fatto, sostengono gli amministratori maglianesi, sarebbe gravemente compromessa ogni ipotesi di sviluppo turistico di qualità, con gravi ricadute anche sull'economia prevalentemente agricola del comune. Il comune di Magliano sarebbe in effetti, rispetto al tracciato previsto, quello più penalizzato, con più di venti chilometri di nastro autostradale, con una infinità di viadotti (anche lunghi più di un chilometro), con il passaggio vicino a zone di rilevante interesse artistico, archeologico e paesaggistico (Montebottigli) e con nemmeno uno svincolo di uscita (il che, da un punto di vista di salvaguardia ambientale, può anche essere meglio, ma certo ai fini dell'eventuale indotto economico è fortemente penalizzante).

ANCHE LE POPOLAZIONI SI MOBILITANO

Su questa posizione, nonostante le cautele legate agli orientamenti dei propri partiti, gli amministratori maglianesi sembrerebbero non voler transigere, e questo anche in considerazione della crescente opposizione della popolazione locale, mobilitata anche in seguito alla nascita del Comitato di opposizione al tracciato della Livorno-Civitavecchia nato tra i cittadini della zona di Maiano Lavacchio e presieduto dall'avvocato Peronaci. Coscienti dello scarso peso della propria isolata posizione, è partita dagli amministratori di Magliano la richiesta di un incontro con l'Am-

ministrazione Provinciale e con gli altri Comuni interessati al fine di stabilire un atteggiamento comune più incisivo. E per lunedì 10 settembre è stato convocato il Consiglio Comunale di Magliano per una nuova e più articolata presa di posizione. Per quanto riguarda il Comune di Manciano non è invece dato al momento conoscere il contenuto delle osservazioni presentate. Sul fronte dei partiti al momento tutto sembra tacere, lasciando presupporre un intatto consenso tra i partiti di governo locale rispetto a quanto affermato nel documento politico-programmatico rispetto alla necessità del corridoio tirreno.

IL CONFRONTO NEI PARTITI

Ma troppe cose attendono ancora risposte (lo studio del professor Chieffi sull'ipotesi di trasformazione dell'attuale Aurelia nel tratto sud, il futuro della vecchia Aurelia nel tratto nord, il non sopito sogno di dimostrare che l'intervento sull'attuale Aurelia nel tratto Nord trasformandola di fatto in Autostrada non sarà sufficiente a contenere i nuovi flussi di traffico, riproponendo la necessità di completare una volta per tutte con una autostrada "seria", e con altri miliardi a profusione, il famoso e famigerato percorso autostradale E80 da Londra a Palermo etc.) e non è quindi difficile immaginare che, anche all'interno delle coalizioni e dei singoli partiti, il confronto non mancherà di essere ancora più acceso. Per ora però, volendoci attenere ai fatti, potremmo fermarci qui, con un'ultima raccomandazione per chi intende seguire questa vicenda. Nella politica in genere, ma soprattutto quando si tratta di scelte "miliardarie", non sempre purtroppo bianco vuole dire bianco e nero vuole dire nero. A volte dietro un No ci può essere un Sì o viceversa e dietro ai più bei propositi ci possono stare interessi particolari. E' una osservazione che non si riferisce a nessun avvenimento in particolare, ma che vuole costituire un'altra lente tra le tante che occorrono per comprendere una vicenda così complessa che dopo i rilasciamenti della pausa estiva ci accompagnerà sicuramente per i prossimi mesi.