

UTOSTRADA

Gli sviluppi del dibattito sulla Livorno-Civitavecchia

# A12 UN BANCO DI PROVA PER MOLTI

Le forze politiche prendono posizione. La Provincia consulta i Comuni. Autostrada e strada dei parchi. Il nodo di Grosseto

di Beppe Pi

L'autostrada Livorno-Civitavecchia che in primavera sembra il punto di coagulo di una alleanza di pentapartito e lo scoglio su cui sarebbe naufragato l'accordo a quattro, può diventare oggi il primo banco di prova capace di stabilizzare la nuova coalizione che governa da qualche mese su gran parte della provincia di Grosseto. Ognuno dei quattro partiti ha infatti rinunciato a sottolineare le diverse accentuazioni e si lavora su una posizione comune, già verificata in un primo incontro, che consenta anche alle amministrazioni locali di muoversi in modo concertato su un tavolo unico a cui siedano Regione, Enti Locali, Sat e ANAS.

La Provincia coordinerà i comuni (le consultazioni cominciano in settimana), puntando ad una posizione concordata che dia più forza sul tavolo delle trattative. Intanto il dibattito sull'autostrada si va condensando su alcuni nodi problematici. Va subito detto che la fase attuale è solo quella della valutazione dell'impatto ambientale relativo alla proposta Sat per il tracciato della A12 nel tratto tra Grosseto e Civitavecchia.

Nella proposta Sat i tecnici e gli amministratori rilevano una prima incongruenza di fondo: ci si trova di fronte ad un accuratissimo lavoro analitico che non ha trascurato niente che sia utile sapere sul territorio tra Grosseto e Tarquinia, ma la parte propositiva è molto sbrigativa, su certi punti ignora totalmente i dati e i presupposti di analisi contenuti nello studio preliminare.

Su questa contraddizione si basano le obiezioni della Regione, che chiede un supplemento di definizione considerando insufficienti gli elementi forniti. Ma anche in Maremma il progetto è sembrato approssimativo e affrettato, ispirato alla logica del fatto compiuto, come si è detto, piuttosto che al rispetto dei delicati equilibri di un territorio "pregiato".

Si vanno comunque definendo anche i poli e i corni della possibile polemica. Nel silenzio pressoché totale degli ambientalisti, stranamente assenti in questa fase, nessuno ormai rifiuta radicalmente ogni ipotesi autostradale. Molti, anche tra i verdi, si rendono conto che una negazione di principio, potrebbe rivelarsi una posizione sterile, incapace di contrastare la costruzione dell'autostrada e insieme di condizionarne la realizzazione salvaguardando il principio, condiviso da tutti, del "corridoio unico" ottenendo il massimo di garanzia.

Così il dilemma del tracciato autostradale interno o della autostrada-superstrada ricavata sull'attuale percorso dell'Aurelia sembra ormai risolversi a favore della prima ipotesi. Nonostante che la filosofia del "canale unico" sembrerebbe realizzarsi più con un potenziamento dell'attuale tracciato dell'Aurelia, gli studi del gruppo Chieffi sembrano accreditare l'ipotesi del percorso interno con il corollario del depotenziamento dell'Aurelia a "Strada dei parchi" in base ad alcune considerazioni tutt'altro che prive di peso. Intanto fare dell'Aurelia un'autostrada,



in termini di cavalcavia, viadotti, attraversamenti nuove strade che garantiscano il traffico locale (non si potrebbe pagare il pedaggio o fare un'infinità di caselli per andare da Rispecchia a Talamone o da Albinia ad Orbetello) significherebbe un impatto e una quantità di asfalto e di cemento superiore a quella necessaria per costruire una nuova arteria.

Un tracciato autostradale interno invece, se realizzato salvaguardando al meglio le compatibilità ambientali del territorio collinare, realizza il canale unico per i grandi collegamenti e per il traffico pesante e veloce e può consentire la contropartita di una pianificazione urbanistica rigorosa della fascia pianeggiante e della costa. La cosiddetta "contestualità" con l'Aurelia-Strada Dei Parchi ed anche con la Grosseto-Siena e la Statale 74 rimane, uno dei punti rigidi della posizione concordata.

Resta, da parte di tutti, anche se in misura diversa, un certo debole impegno sulla alternativa ferroviaria e su quella

marittima al trasporto di merci e passeggeri sulla direttrice Napoli-Civitavecchia-Livorno che rimane, in ultima analisi l'unico terreno su cui si possa contestare in termini generali, l'operazione A12.

Un problema a parte è costituito poi da Grosseto dove la variante-Aurelia in fase di realizzazione costituisce un dato di fatto che nell'ipotesi di un allacciamento Aurelia-Autostrada non può essere ignorato. Avrebbe senso infatti proporre due nuovi ponti sull'Ombrore in una zona dove il nuovo piano regolatore prevede un "parco" che valorizzi e recuperi alla città il suo fiume? Si configura quindi l'ipotesi, da verificare perché non mancano le difficoltà da sciogliere, di un unico raccordo a sei corsie che si immetta nel tracciato autostradale solo a sud della città di Grosseto. Si verificherebbe così per il Comune della città capoluogo, la singolare situazione che la tanto discussa autostrada finirebbe per toccare solo una parte minima del territorio comunale.

Intervento

## LA STRADA DEI PARCHI, L'AUTOSTRADA DELLE AREE PROTETTE

di Antonio Caramassi e Claudio Saragosa

Che l'intenzione di coloro che hanno presentato la valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) fosse "truffaldina", non vi era men che il minimo dubbio. Basta osservare la data di presentazione del lavoro e il tempo a disposizione per documentare le osservazioni, per rendersene sicuramente conto.

L'Italia è una nazione che in agosto non è in grado di funzionare, né in positivo, né in negativo, è semplicemente paralizzato.

Che in un mese non si possa leggere un metro cubo di documenti messi a disposizione per solo due ore al mattino dei giorni feriali è un altro elemento inconfutabile per dimostrare la malafede di chi ha presentato la valutazione di impatto ambientale relativa ai 57 km di autostrada Grosseto-Civitavecchia nel territorio toscano.

Ma ciò che è più sconcertante è che il tracciato presentato è giustificato da tale mole di lavoro è un percorso conosciuto da anni. Lo stesso percorso, o quasi, che la Sat ha presentato 20 anni

fa e che è riportato in tutte le carte stradali con la dizione "Autostrada in costruzione".

Incuriositi da ciò che avrebbe potuto produrre una metodologia di indagine raffinata come la valutazione di impatto ambientale e credendo che questo strumento potesse mettere veramente in campo delle novità di interpretazione del territorio, avevamo pensato che si fosse giunti ad un'ottimizzazione dell'opera che in qualche modo rivedesse e negasse i tracciati proposti empiricamente nel passato. Ma in questo abbiamo dovuto ricrederci.

Avendo a disposizione carte in scala adeguate, con i relativi percorsi presentati nel passato, prima dalla Sat e poi dall'Amministrazione Provinciale, abbiamo dovuto constatare che il nuovo tracciato proposto con la valutazione di impatto ambientale al massimo si discosta dai percorsi precedenti, e solo in alcuni punti di 1 km. Quando poi sembra che lasci il primo tracciato Sat e segni una via del tutto autonoma è per inserirsi, dopo un paio di km, nel trac-

ciato proposto dalla Provincia.

Insomma la valutazione di impatto ambientale ci ha detto cose che già sapevamo. Ha tentato il bluff.

E chi pensa, e crediamo purtroppo che tale idea sia largamente diffusa, che almeno la valutazione di impatto ambientale abbia individuato un percorso che eviti le aree più belle della provincia, le aree che tutti noi abbiamo contribuito a far proteggere con la legge regionale 52/82, deve incominciare a rivedere il suo pensiero. Questa autostrada è inserita per il 40% del proprio sviluppo nelle aree vincolate.

La prima zona ad essere violentata è l'area del sottosistema collinare di Monte Bottigli. L'area di Pereta viene invece divisa in due parti, ma sono certo le colline della Marsiliana-Montauro e Poggio Buco a subire un danno maggiore.

La proposta di declassare la superstrada Aurelia per trasformarla in Strada dei Parchi, qualora fosse realizzata l'autostrada, potrebbe essere affiancata dalla proposta di chiamare l'A12 "l'auto-

strada delle aree protette".

Crediamo così di aver dato una buona idea alla Sat, che sicuramente la farà propria, visto che i dirigenti di questa società ritengono, con la presentazione di questo studio di valutazione di impatto ambientale, che la gente possa essere presa in giro e che il loro procedere sia funzionale alla valorizzazione del territorio.

Crediamo invece che la Maremma abbia un immenso valore, perché qua ancora c'è aria che possa penetrare nelle menti ed a tale proposito ringraziamo Pietro Citati (vedi "La Repubblica" 31/8/90) per averci aiutato a capire che la "discrezione" con cui finora abbiamo trattato questo territorio è una delle massime qualità con cui l'uomo può affacciarsi sull'universo.

Con questo intervento, che abbiamo ricevuto e pubblichiamo volentieri, intendiamo aprire sulle pagine di GR7 un confronto sul cruciale nodo della grand'viabilità in maremma.