

UTOSTRADA DIBATTITO

La proposta SAT in consiglio provinciale e nei consigli comunali.

LE FORZE SI SCHIERANO

Il nodo di Grosseto. In Provincia le posizioni della maggioranza e di democristiani e verdi. Accenti diversi tra i comunisti. Fioriscono i comitati antiautostrada.

Di Beppe Pil

Il dibattito sull'autostrada approda questa settimana al Consiglio Comunale di Grosseto. Quello del capoluogo è uno dei nodi più intricati da sciogliere. Il progetto SAT prevede due canali intorno alla città: la variante Aurelia già in costruzione e la nuova autostrada. Troppo per il Comune di Grosseto dove dovremmo vedere, tra la ferrovia e Istia ben cinque ponti. Il Consiglio grossetano dirà dunque prevedibilmente un no alle ipotesi della società che ha elaborato il progetto della nuova autostrada, tanto più se si considera che la variante al piano regolatore prevede proprio nella zona dell'Ombrone un parco fluviale destinato a recuperare alla città il suo fiume e tutta la fascia che lo costeggia. Il Consiglio Provinciale intanto ha ribadito le critiche al tracciato Sat e alle caratteristiche del progetto che non tengono conto del particolare pregio ambientale delle zone attraversate. Il progetto dovrà essere rifatto e solo dopo una valutazione attenta dell'impatto ambientale previsto dalla nuova ipotesi si potrà dare il via ad un disegno che pure nelle sue linee di fondo la maggioranza ritiene valido. Un documento che riassume questa posizione è stato approvato dalla maggioranza con il voto contrario di verdi e democristiani.

I democristiani hanno però una preoccupazione opposta a quella della maggioranza, ritengono che le obiezioni fatte alla SAT, specialmente dai comunisti, siano solo pretesti per non fare l'autostrada. All'indomani del Consiglio Provinciale infatti il consigliere regionale Belletini ha lanciato un appello che invita i partiti ad isolare i comunisti che sarebbero, a detta del neoeletto consigliere a Firenze, i responsabili dei ritardi e i sostanziali boicottatori del progetto.

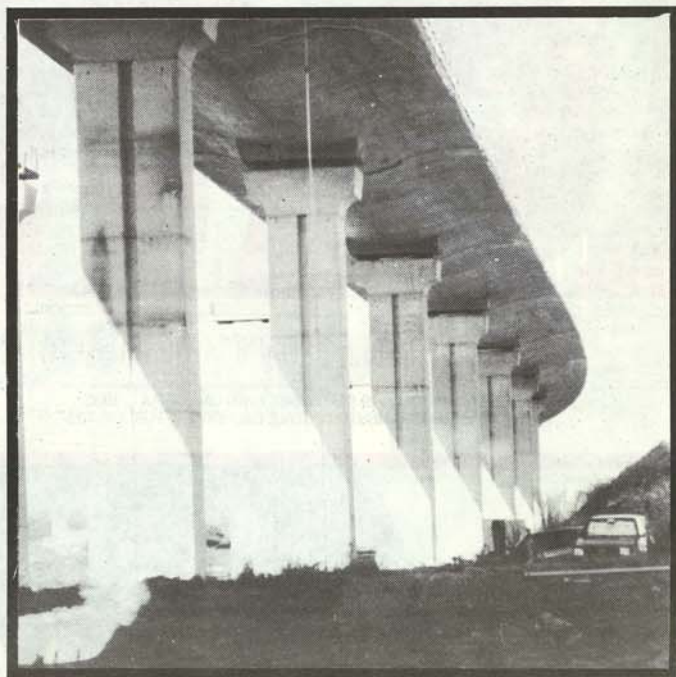
Contrario in linea di principio, sulla base di un calcolo costi-benefici si è detto il consigliere verde Presenti che ha snocciolato le cifre da spendere: nell'ordine delle migliaia di miliardi.

I partiti dell'accordo a quattro si sono mossi in perfetta sintonia sulla base di una posizione concordata nei giorni che hanno preceduto il Consiglio. Unica nota che ha frastagliato la linea della maggioranza la posizione espressa da due consiglieri comunisti, Paola Capranica e Marco Giuliani: pur condividendo sostanzialmente le valutazioni fatte dall'assessore Andreini introducendo il dibattito, soprattutto sul netto rifiuto del tracciato SAT, e pur votando alla fine il documento proposto dalla Giunta, hanno posto una domanda: "fino a che punto la valutazione di impatto ambientale è discriminante per fare una scelta? Conta di più questa o i criteri di convenienza di volta in volta ritenuti più allettanti, magari in relazione a convenienze economiche o a precise opportunità politiche del momento? Su questo, dicono, vorremmo maggiore chiarezza". Giuliani e Capranica guardano alle prossime tappe del dibattito e precisano: "Noi non diciamo radicalmente ed aprioristicamente no all'auto-

strada, ma diciamo e diremo con forza no a qualsiasi tracciato che abbia un impatto ambientale rilevante tale da sconvolgere il nostro territorio, al di là di quelle che potranno essere le eventuali contropartite.

Concretamente riteniamo necessario verificare fino in fondo tutte le possibili alternative, non solo a questo tracciato, ma anche in relazione ai vari corridoi di attraversamento. Ci sembra infatti largamente insufficiente (anche perché non ci è stato dato alcun modo di prendere visione degli studi) l'acquisizione di informazioni tecniche che motiverebbero l'esclusione di ipotesi alternative. A tal proposito riterremmo necessaria la pubblicizzazione massima di tutti gli studi commissionati e, per la valutazione di questi, l'istituzione di una apposita commissione pubblica".

Intanto gli oppositori più radicali alla realizzazione dell'autostrada si organizzano. Ad Orbetello si è costituito un "Comitato per la tutela e lo sviluppo della Maremma" che come primo obiettivo si è posto la raccolta di firme contro la costruzione dell'Autostrada Livorno-Civitavecchia. Un analogo comitato è nato a Montiano: si chiama "Comitato per la tutela del territorio collinare maremmano", lo anima l'avvocato Peronaci. Tutti saranno a Tarquinia il 29 settembre per la manifestazione indetta dall'analogo coordinamento per la tutela della Maremma toscano-laziale capeggiato dal consigliere provinciale romano Athos De Luca. Lo stesso che nei giorni scorsi ha inviato un esposto alla magistratura in cui accusa l'amministratore delegato della SAT Alessandro Pirzio Birelli di aver modificato il percorso dell'autostrada per valorizzare un suo terreno. Birelli ha già risposto che l'accusa fa ridere perché la modificazione del percorso è dovuta alla ripermutazione delle aree a vincolo fatta dalla Regione. Ma la battaglia con gli avversari dell'autostrada è solo alle prime battute.



La posizione comunista espressa dal capogruppo in consiglio provinciale

PROBLEMI VERI E NON PRETESTI

L'autostrada è una struttura necessaria, ma la SAT non ha tenuto conto che il tracciato traversa zone di particolare interesse ambientale.

Di Fabio Fedeli

L'argomento autostrada in questi giorni ha consentito di registrare diverse posizioni.

Nello stesso Consiglio Provinciale sono emerse posizioni diverse fra maggioranza e minoranza e sensibilità diverse nella stessa maggioranza, tuttavia compatte al momento del voto sulla proposta della Giunta.

Nel dibattito si è pronunciato chi è contrario per principio alla realizzazione dell'autostrada e chi è d'accordo senza stare a preoccuparsi delle soluzioni che verranno adottate e quali altri problemi vengano posti in una trattativa a più soggetti, tra i quali l'Anas.

Il Pci non è d'accordo né con l'una né con l'altra posizione. L'autostrada è una struttura necessaria che dovrà essere realizzata, nella consapevolezza che un prezzo di carattere ambientale lo farà pagare.

La linea di percorso del tracciato è da considerarsi valida. Non siamo però d'accordo sulla realizzazione di qualsiasi autostrada e vogliamo incidere significativamente affinché venga realizzata la migliore autostrada.

Pertanto riteniamo doveroso e positivo l'aver già sollevato problemi di merito. La stessa Sat, nella scheda di presentazione del progetto, evidenzia che le zone prese in considerazione dal tracciato sono tutte di particolare interesse ambientale, naturalistico e archeologico. Tuttavia non ne ha tratto le conseguenze nella progettazione.

Nel progetto ad esempio sono previsti un alto numero di viadotti, che hanno un maggiore impatto ambientale rispetto alle gallerie e sono individuate circa 30 aree da avviare a cave di prestito,

alcune delle quali in zone di massimo vincolo secondo la normativa regionale.

Intorno alla città di Grosseto la situazione appare ancora più complessa, poiché non viene tenuto conto delle previsioni urbanistiche del Comune. Basti ricordare quella del Parco Fluviale dell'Ombrone. Sullo stesso fiume, secondo il progetto Sat, si realizzerebbero due viadotti. Uno per l'autostrada, l'altro per l'Aurelia ammodernata. Sollevare questi problemi vuol dire essere contro l'autostrada? I problemi non sono né strumentali, né di parte, sono questioni sulle quali ci auguriamo sia possibile trovare una maggiore unità con la stessa Dc. Tuttavia in consiglio questa forza politica ha votato contro la proposta della Giunta, forse più preoccupata se verrà fatto o meno il doppio tracciato autostradale da Grosseto a Cecina che delle soluzioni da adottare tra Grosseto e Civitavecchia. A questo proposito come forza politica ribadiamo la nostra posizione di andare a realizzare un unico corridoio tirrenico, con l'attuale Aurelia a quattro corsie (Grosseto-Cecina) trasformata in autostrada.

Sul metodo seguito dalla Sat c'è più di un motivo per sollevare le proteste degli enti locali. Lo studio di impatto ambientale e la progettazione di un'opera come l'autostrada non è cosa che può essere effettuata sulla testa delle comunità locali, richiede il coinvolgimento degli enti sin dall'inizio.

Non solo per una questione di sensibilità, ma perché questa è la procedura prevista dalla legge. Pertanto ciò che dalla Sat non è stato fatto prima dovrà