

AUTOSTRADA DIBATTITO

La posizione democristiana

PRECONDIZIONI PER LO SVILUPPO

Un dibattito in ritardo. Indiani nella riserva. Da Enti Locali e regione una sostanziale ostilità. Le contraddizioni del PCI e le responsabilità di PSI e PRI.

di Giuliano Carli

La DC è da sempre favorevole all'autostrada A12.

È infatti nostra convinzione che per determinare lo sviluppo economico della nostra provincia siano indispensabili quelle infrastrutture e quei collegamenti per superare l'attuale relativo isolamento e pertanto dette infrastrutture costituiscono la pre-condizione dello sviluppo.

Parlare oggi dell'A12 colloca il dibattito politico in un tempo passato, poiché tali opere dovevano e potevano essere realizzate molto prima. Con una felice espressione lo scrittore Luciano Bianciardi affermò che Grosseto è come Kansas City. Tante ostilità alla realizzazione dell'autostrada potrebbero però portare Grosseto - Kansas City prima dell'arrivo della ferrovia... e francamente la prospettiva di essere un po' gli indiani nella riserva non mi pare particolarmente esaltante.

In realtà il dibattito in Consiglio Provinciale ed in Consiglio Comunale a Grosseto ha fatto emergere una volontà po-

litica prevalentemente negativa all'autostrada, peraltro puntellata dall'atteggiamento ostile della Regione Toscana, che però è ben disponibile alle realizzazioni delle varianti di valico, e dall'organizzazione non certo spontanea di manifestazioni attraverso il collante semplificato del fondamentalismo verde.

L'allora presidente della Giunta Regionale Bartolini, alla conferenza programmatica assicurò che la Regione voleva l'autostrada; purtroppo il suo cambiamento di ruolo politico e l'attuale atteggiamento regionale vanno nell'esatta direzione contraria.

D'altro canto, il documento approvato dal Comune e dalla Provincia di Grosseto, pur in presenza di una proposta "ri-orecchiata" come quella del tavolo unico tra gli Enti interessati, è una dura filippica amplificante la volontà negativa soprattutto del PCI, anche se il suo atteggiamento risente, forse, di posizioni diverse o comunque di apparenti diverse sottolineature.

Ma il dato politico emblematico e con-



traddittorio riguarda forse il PSI e il PRI, formalmente favorevoli all'autostrada, ma in realtà d'accordo su quella impostazione votata dal Consiglio Provinciale e Comunale, che è di fatto negativa. Il PRI, nell'intervento del suo Segretario provinciale in Consiglio Comunale a Grosseto, ha sottolineato, con un discorso solitamente accalorato ed articolato, che ritiene indispensabile lo sviluppo delle infrastrutture; inoltre ha sostenuto che l'accordo programmatico PRI-PSI con il PCI, per il quale siamo in... trepidità attesa per gli equilibri di Grosseto e Scansano, dice quale sviluppo è necessario per la nostra provincia, rifiutando "l'integralismo ambienta-

le".
A nostro avviso siamo di fronte ad una esatta contraddizione tra quanto affermato (sì alle infrastrutture, sì all'autostrada) ed i concreti atti amministrativi: il documento consiliare approvato che, come giustamente è stato rilevato dal leader repubblicano, "è intriso di tanti passaggi sottolineando tutto quello che è negativo senza mai sottolineare un fatto positivo".

Se è nota la posizione del PCI, mi pare che quella del PRI e il concreto atteggiamento nelle istituzioni locali del PSI sia una vera, piena e propria responsabilità politica di fronte alle nostre comunità.

Dopo gli Enti Locali anche la commissione ministeriale esprime un parere fortemente negativo sulla proposta della Società Autostrada Tirrenica.

ANCORA BOCCIATO IL PROGETTO SAT

Ora l'ultima parola spetta al Ministro Ruffolo

di Gianpiero Caramassi

La Grosseto-Civitavecchia è sul tavolo del ministro Ruffolo.

Mai nella tradizione urbanistica italiana la realizzazione di un'autostrada era stata sottoposta alla valutazione di impatto ambientale dal Ministero dell'Ambiente. Il progetto della Sat è stato ancora bocciato. Al "no" già espresso da Regione Toscana e Regione Lazio, dagli enti locali, dalle amministrazioni provinciali si è aggiunto quello della commissione degli otto "saggi" del Ministero che lo ha giudicato totalmente insufficiente e gravemente carente. La decisione finale spetta ora al Ministro che dovrà comunque tener conto dell'autorevole parere tecnico degli otto.

Il sindaco di Grosseto, Flavio Tattarini, è sarcastico. "Esprimendo alcune considerazioni, secondo la logica della DC provinciale, dovrei pensare che al Ministero sia presente un "covo" di comunisti ostili all'autostrada, dice. Purtroppo

sappiamo bene che così non è. La posizione DC è senza sbocco. È vero invece che il progetto avanzato dalla Sat non si regge in piedi. I saggi del Ministero non hanno fatto altro che confermare la valutazione espressa dagli enti locali e dalle amministrazioni, sia nella sostanza che nel metodo.

Sulla stessa linea l'assessore all'urbanistica di Grosseto, Loriani Valentini: "Il no della commissione non è difforme da quello degli enti locali. C'è estrema coerenza con il documento presentato dalla Provincia ed approvato da tutti con la valutazione negativa del progetto". Gli amministratori tengono però a sottolineare che la vicenda non può considerarsi chiusa. "Quanto accaduto dice Valentini - non vuol dire che non rimanga aperto il problema del collegamento viario Livorno-Civitavecchia. La nostra impostazione è tesa ad ottenere un unico corridoio della viabilità.

Così viaggiano le merci in Italia (In percentuale)

	1972	1985	1987	1988
Ferrovie dello Stato	17,1	12,6	11,8	12,0
Navigazione di cabotaggio	26,4	20,2	20,0	19,5
Autotrasporto	45,0	61,2	62,3	62,9
Oleodotti	11,1	5,8	5,8	5,5
Altro **	0,4	0,2	0,1	0,1
Totale traffico interno	100,0	100,0	100,0	100,0

Il confronto con l'Europa (In percentuale)

	Strada	Ferrovia	Idrovia	Oleodotto	Totale
Italia	85,0	9,9	0,2	4,9	100,0
Francia	51,9	28,8	4,3	15,0	100,0
Germania	53,6	23,1	20,2	3,1	100,0
Regno Unito	78,5	12,2	1,8	7,5	100,0
Svizzera	47,5	44,3	0,6	7,6	100,0

Fonte: Centro Studi Confindustria

SCHEDA

QUALCHE CIFRA SUL SISTEMA DEI TRASPORTI IN ITALIA

La distribuzione delle autovetture sul territorio nazionale è uno degli indicatori sociali più omogenei, cambiano scuole, servizi, consumi, ma la macchina resta al centro degli interessi degli italiani e il parco macchine è andato aumentando uniformemente in tutte le zone del paese. Il trasporto stradale di persone ha raggiunto nel 1988 l'85% del totale di cui il 71 dovuto ad autovetture e il 13 agli autobus. Per le merci la tendenza è stata più accentuata tanto che nel 1988 la percentuale del trasporto su gomma ha toccato il 63% contro il 44 del 1970.

Queste cifre sono fornite da un recente studio della Confindustria (Le Infrastruttu-

re a Rete) del Marzo 90 il quale documenta tra l'altro che negli ultimi 15 anni la rete autostradale ha avuto un incremento del 14 per cento a fronte dell'1% delle strade statali e dell'8,5 delle provinciali. Il sistema italiano dei trasporti, a differenza di quello di altri paesi europei, finisce per avere una sostanziale fisionomia "monomodale". Il "riequilibrio modale" auspicato dal piano decennale dell'85 è rimasto al palo nonostante che l'Italia abbia una enorme potenzialità sia marittima che ferroviaria sulle due fasce Tirrenica e Adriatica. Ma i porti e le ferrovie italiane non sono sicuramente all'altezza dei nostri interlocutori europei. Da noi il traffico commerciale con l'estero (305 milioni di tonnellate annue) solo all'otto per cento è assicurato dalle ferrovie dove la Svizzera, l'Austria, la Francia, superano il trenta per cento. Sono ben 150mila i trasportatori privati italiani su gomma.

Società Italiana Carburanti r.l.



58100 GROSSETO - Via Scansanese, 281 - Telef. (0564) 23.541