

AUTOSTRADA DIBATTITO

Il parere negativo espresso sul progetto SAT dal Ministero dell'Ambiente apre una nuova fase del dibattito sull'autostrada, le opinioni tuttavia non cambiano, come dimostrano ampiamente i due interventi che abbiamo ricevuto questa settimana che riconfermano due punti di vista divergenti.

100 KM. SU 2000: UN NON SENSO

Grave la bocciatura. La SAT se l'è cercata. Tra Livorno e Civitavecchia indispensabile un'autostrada. La viabilità trasversale. Senza infrastrutture futuro gramo. Contro le cassandre che paventano sventure.

di Fausto Giunta (*)

Considero molto grave la bocciatura da parte del Ministero dell'Ambiente del progetto dell'autostrada tra Grosseto e Civitavecchia, anche se devo dire che la SAT è andata a cercarsela. Come Segretario Provinciale del PRI confermo comunque la necessità del completamento autostradale fra Livorno e Civitavecchia: non a caso tra Livorno e Cecina sono già in corso i lavori senza alcun problema, mentre in provincia di Grosseto tutto si complica e nulla si riesce a fare. Sembra quasi che annullando 100 km. di autostrada su 2000 si riesca a tutelare l'ambiente in modo assoluto e ciò non mi convince: bisogna renderci conto che di fatto l'autostrada

c'è già e che la mancata realizzazione del tratto grossetano sarebbe un non senso tecnico e politico, destinato a mantenere isolata la nostra provincia ed a pesare sul suo auspicio sviluppo. Posso essere disponibile a recuperare come tracciato tra Cecina e Grosseto quello dell'Aurelia ammodernata, stante la strettezza del corridoio, ma il punto di arrivo deve essere uno solo: autostrada completa tra Livorno e Civitavecchia, con Aurelia a servizio della viabilità secondaria o dei parchi nella zona a sud, come previsto dal piano strutturale. Potenziamento e ammodernamento contemporaneo della viabilità trasversale per



dotare la provincia di moderne infrastrutture, che la mettano al pari con le altre, al fine di avere anch'essa pari opportunità dopo l'isolamento di tutti questi anni. Certo si studi il tracciato in modo da limitare al minimo l'impatto ambientale, attraverso un compromesso alto fra costo dell'opera e tutela territoriale; si programmi con intelligenza lo sviluppo nei vari settori, che dovrà seguire la realizzazione dell'autostrada, onde evitare saturazione e ingolfamento co-

me da altre parti è avvenuto, ma si abbia la coscienza di ammettere che senza tali infrastrutture non vi sarà futuro per la nostra provincia e per i suoi abitanti. Sono decisamente contrario alle Cassandre che considerano l'autostrada foriera di sventure per la nostra collettività: esse sono nella migliore delle ipotesi con i piedi sulle nuvole, nella peggiore con le mani nel cassetto degli interessi di persone o di gruppi. (* - Segretario Provinciale PRI)

MA NE ABBIAMO VERAMENTE BISOGNO?

Per gli ambientalisti a turismo e agricoltura non servono grandi infrastrutture viarie.

Di Nino Costa e Claudio Saragosa (*)

Un territorio ancora sufficientemente integro, un grande equilibrio antropico naturale, un diffuso patrimonio storico e ambientale: che su tutto questo debbano basarsi le ipotesi di sviluppo per la Maremma sembra ormai opinione ampiamente diffusa. Anche la Conferenza Programmatica per la provincia di Grosseto, almeno nelle enunciazioni di principio, indicava le direttrici dello sviluppo proprio a partire dall'ambiente, risorsa tanto più pregiata quanto più raramente reperibile, e individuava in turismo e agricoltura i due settori cardine, trainanti l'economia di tutta la provincia. Ma quale turismo? Quale agricoltura? Mare e collina, centri storici e campagna, beni culturali e risorse ambientali convivono qui in un equilibrio difficilmente riscontrabile in altre zone d'Italia. È l'armonia di un territorio ancora scarsamente consumato la ricchezza che rende diversa, unica, questa terra. Il turismo tradizionale, connotato da stagionalità, brevi permanenze, uso consuetudinario del territorio, scardina quegli equilibri, intasa i centri costieri per pochi mesi rendendoli invivibili per tutto l'anno (alto costo della vita, impossibile mercato della casa), squilibra il rapporto costa/interno. Ma il "marchio Maremma", all'esterno, è sempre meno l'Argentario o Follonica e sempre più Capalbio e l'Uccellina: è il sintomo vistoso dell'esistenza di un mercato a scarsa concorrenza (dove sono infatti altre Capalbio o Uccellina, ma anche Gerafero, Pereta, Montemerano, Massa Marittima, ecc.), alternative al tradizionale mercato pieno di Rimini, vere e finte.

L'agricoltura maremmana, come tutta l'agricoltura nazionale, attraversa una fase di grande crisi, crisi non tanto culturale quanto culturale. La struttura fondiaria e l'organizzazione produttiva pongono oggi, di fatto, oltre la metà delle aziende agricole maremmane fuori mercato, in un'economia che resiste grazie soprattutto alla droga degli incentivi CEE. Ma che le politiche comunitarie cominciano a muoversi in maniera diversa è cosa chiaramente visibile: dagli incentivi alla produzione si sta passando agli incentivi alla non produzione (leggi "set aside") con tendenza agli incentivi ai progetti (biotecnologie, informatizzazione, agricoltura a basso impatto chimico).

Ma le scelte si fanno non solo affermandole in convegni ma sostanzialmente con politiche, e le opere pubbliche costituiscono importanti strumenti attraverso cui veicolare. L'opzione - autostrada non è dunque, come sembra emergere dal dibattito di queste settimane, una necessità neutra, per definizione, bensì una scelta politica legata ad una data, precisa idea dello sviluppo.

Ha bisogno dell'autostrada un modello di sviluppo che vuole richiamarsi a valori qualitativi? Ha bisogno di autostrada, sinonimo di velocità, un turismo che, al contrario, dovrebbe fondarsi sulla lentezza, odiando l'occhiata distratta, i viaggi

organizzati tuttocompreso, il fast food, la stagionalità? E in che modo un'autostrada potrà giovare all'agricoltura, se questa vorrà svilupparsi sulla qualità, sulla tipicità, sulla differenza?...Se poi sono davvero queste le cose che si pensano per il futuro della Maremma!

Oggi sicuramente anche turismo e agricoltura, come tutta l'economia maremmana, si trovano in una situazione di stallo dalla quale è necessario uscire, in una direzione che riteniamo obbligata.

Certo che sono necessari interventi, anche a livello di opere pubbliche, anche a livello di infrastrutture viarie! Sicuramente è necessario intervenire sulla viabilità interna e su quella trasversale, ad esempio. Ma non convincono le motivazioni generiche, veri luoghi comuni, che via via si sentono a sostegno dell'ipotesi autostradale per la direttrice nord-sud. Non convince la descrizione della Maremma come terra di sottosviluppo: non torniamo su tale affermazione condividendo largamente quanto ha recentemente, su questo giornale, argomentato Beppe Pii a proposito dei risultati dell'inchiesta de "Il Sole 24 Ore". E chi l'ha poi detto che le autostrade portano sviluppo? E' per caso sottosviluppata Siena, che per quanto riguarda i collegamenti (stradali e non) è molto più isolata (altro luogo comune quello dell'"isolamento...") di Grosseto? Caso mai una chiave di lettura del "sottosviluppo" potrebbe essere quella dei modi di trasporto, e qui davvero siamo in competizione con Paesi del terzo mondo, per il peso che ha il trasporto su gomma rispetto ad altre modalità, o si considerano poco sviluppate le economie del nord Europa?

Neanche i volumi di traffico, attuali e di previsione, giustificano la realizzazione dell'A12. I problemi dell'Aurelia non sono certamente quelli legati alla quantità di traffico (chi ha mai visto un ingorgo, non da incidente, sull'Aurelia a sud di Grosseto?), bensì alla commistione del traffico, causa prima della pericolosità di questa arteria. Il problema vero dell'Aurelia è, allora, quello della sicurezza e ad esso è necessario dare soluzione, trovando la possibilità di separare i flussi di traffico e adeguando l'attuale tracciato alle norme CNR. Questa ipotesi viene però scartata nel deliberato dell'Amministrazione Provinciale in base alle conclusioni di uno studio dal quale emerge come la "normalizzazione" dell'Aurelia comporterebbe un rilevante impatto ambientale sulla costa, a causa dell'alto numero di svincoli da prevedere e dei chilometri di strada da sistemare o costruire per garantire la viabilità locale e di servizio e, ancor di più, per gli effetti negativi che sarebbero indotti in termini di sviluppo urbanistico e aumento di pressione antropica in una zona già congestionata. Ma questo è vero su qualunque territorio, non solo sulla costa! Anzi ci pare lecito ritenere come proprio nelle zone collinari quegli effetti possono essere più devastanti, dato anche



che la presenza di vincoli nelle zone interessate (Parco della Maremma, Laguna di Orbetello, Lago di Burano) di fatto limita le preoccupazioni praticamente al solo territorio comunale di Orbetello (che non è poco, per carità! Ma ci sono anche gli strumenti urbanistici...).

E non comprendiamo, assieme al Ministero dell'Ambiente, perché mai una cinquantina di chilometri d'autostrada se si corsie (più due d'emergenza) pesino meno di 133 chilometri per 7 metri di nastro asfaltato. E non è strabismo, che si somma a quello della SAT, scegliere a priori l'ipotesi autostrada, nella certezza senza basi scientifiche (perché quello studio riguarda SOLO l'ipotesi Aurelia) che esisterà un tracciato a impatto minore di quello derivante dall'ammodernamento dell'esistente?

Certo lo scenario proposto ha anche aspetti di fascino (la strada dei 4 parchi, il tavolo unico), ma alla fine di tutto non ci fidiamo. Non ci fidiamo della capacità contrattuale degli enti locali, che dovrebbero imporre i loro progetti alla SAT, all'ANAS, alle Ferrovie, non ci fidiamo dell'ANAS, che dovrebbe costruire la strada dei parchi, non ci fidiamo della coerenza di una maggioranza in cui importanti settori, di fatto, puntano alle dieci corsie a scorrimento veloce su tutto il territorio provinciale. E la posizione espressa tanto chiaramente da qualche esponente di primo piano del PSI grossetano qualche campanello d'allarme ci pare debba farlo suonare.

(* - N. Costa: presidente dell'Associazione Ambiente e Lavoro; C. Saragosa: presidente dell'Università Verde Alta Maremma)