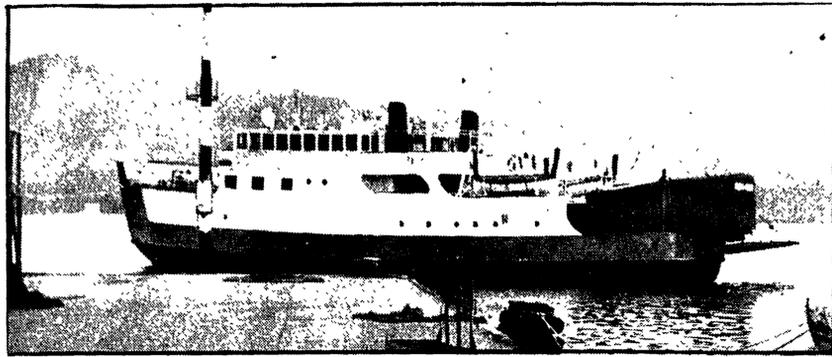


LA PERLA DEL TIRRENO COME AFFARE DI POCHI

Elba: i pedaggi del sistema

DC, Cassa per il Mezzogiorno, Partecipazioni statali, Ministero della Marina, Belle Arti, amministrazione: ognuno fa la propria parte in un massacro che le forze democratiche della Toscana sono decise a stroncare

PORTOFERRAIO, luglio. Decine di migliaia di vacanzisti stampati che partono per ogni parte del mondo, chiudono così il loro invito: «Dallo sbocciare delle gemme al cader delle foglie, nell'incanto dell'Elba».



PORTOFERRAIO La gestione pubblica delle comunicazioni marittime, con mezzi moderni e veloci, è rivendicata con forza dalle popolazioni elbane. Questa vecchia «carretta», in partenza per Piombino, adibita anche al trasporto di passeggeri, dimostra con il suo carico ammassato nel «ponte-garage» fino a sporgere pericolosamente da poppa, che i problemi della sicurezza sono subordinati al profitto degli armatori.

Le cifre dell'anno 1972 parlano di 448.510 passeggeri sbarcati nei porti dell'isola, di 115.172 automobili (purtroppo), di 699.397 presenze in alberghi e pensioni e di altre 639.514 presenze affittacamere e campeggi (ma sono cifre, quelle delle presenze, largamente inferiori alla realtà: le solite denunce ridotte per ragioni fiscali). Gli alberghi e pensioni che nell'anno 1962 erano già 64, toccano nell'anno corrente il tetto di 180, per un numero di posti letto che sfiora gli 8.600 (a cui si aggiungono gli altri 9.000 degli esercizi extra alberghieri).

Quello che lascia immaginare l'occhio, però, panorami a parte, non corrisponde — per quanto si attiene ai fatti economici — ad una realtà. Coloro che guidano il torrente di automobili che scorre tumultuoso sulle strade elbane, realizzate dall'Amministrazione Provinciale e rossa di Livorno in pochissimi anni, hanno già versato la «prima rata» del contributo che viene per una speculazione spregiudicata e degradante (perché attuata con il beneplacito governativo) attuata all'Elba ai danni del turista.

Il prezzo invernale resta invariato per sole tre gite giornaliere (sulle decine che vengono compiute): quelle che giustificano una sovvenzione statale annua di circa 900 milioni alla Società «Navigazione Toscana».

Naturalmente, «all'italiana», viene attuata una piccola furberia, lasciando per i residenti all'Elba — sia pure senza crisma di ufficialità — le stesse tariffe invernali, più o meno. Con la parola magica «residenti» si ottengono biglietti che costano un terzo, o anche meno, di quelli pagati dai turisti.

Altri guasti sono da riparare, altre tendenze negative sono da combattere, per consentire il consolidamento di una economia ancora precaria, ove spesso l'improvvisazione e la speculazione — favorite dal clientelismo politico e dalla impostazione amministrativa della DC elbana — hanno creato danni notevoli ed episodi sconcertanti verificatisi, per responsabilità degli amministratori DC, dei dirigenti del Compartimento Marittimo e della Soprintendenza ai Monumenti di Pisa, che hanno portato al «massacro» delle spiagge de «La Biodola» e di «Proccchio».

Oltre alla difesa del territorio e alla riqualificazione dell'agricoltura, contro le contraddizioni e lo strumentalismo speculativo della «bonomiana» (che punta sull'agroturismo per favorire il mercato delle aree fabbricabili, mentre la produzione vinicola elbana, tanto rinomata un tempo, si è ridotta a circa la metà), bisogna puntare alla creazione di strutture turistiche del «servizio per l'uomo», per la qualificazione di personale alberghiero e per la dilatazione del periodo della stagione turistica: questi — tra i molti altri di carattere generale — sono gli obiettivi degli amministratori democratici elbani.

Il discorso potrebbe essere spinto sulle assurde situazioni che registriamo nel sistema dei rifornimenti idrici, per gli ambigui e irrazionali interventi della Cassa per il Mezzogiorno, ove si sfiora il grottesco spendendo centinaia

di milioni per trasportare con apposte navi cisterna l'acqua di Rio Marina a Portoferraio (mentre basterebbero pochi chilometri di tubazioni). Ora tutto dovrebbe essere risolto con il progetto di un acquedotto sottomarino da posare sul fondo del canale di Piombino. Potrebbe, pure, d'impungo sulla completa inefficienza dei servizi pubblici di trasporto extraurbani, i quali rendono veppure necessaria l'invazione degli automezzi privati sull'isola, quando aspetti negativi per le caratteristiche dell'ambiente. Ancora sarebbe opportuno continuare sulla esigenza di rafforzare la linea di difesa delle attività minerarie elbane, sempre minacciate dai tecnocrati del neo capitalismo nostrano, per i quali, forse, la compatibilità con il settore turistico è vista in funzione di creare, nelle miniere di ferro, aree di accesso per i turisti a caccia di «minerali ricordo» (magari facendo pagare un biglietto di ingresso più salato rispetto a quello esibito al sabato, sia pure con intenti sociali, quando si consente ai turisti di invadere le zone di «coltivazione»). L'ultimo nucleo operaio elbano, erede di innumerevoli generazioni, forti e combattive di minatori, deve essere difeso ad ogni costo. Vogliamo risparmiare ad esso, come fu recentemente per i cementieri della CESA, l'ultima penosa commedia che ebbe per attore il sottosegretario DC di turno, on. Loris Biagiotti.

Nel 1971 egli promise solennemente, in piazza a Portoferraio, «sul suo onore di uomo e di parlamentare», «a nome del Governo», che la FIAT avrebbe costruito una fabbrica all'Elba.

I tempi delle illusioni facili sono finiti per sempre, dopo la pietra tombale posta, con un secco comunicato che ricordiamo, l'on. Biagiotti e l'on. Piccoli (su ispirazione) dal monopolio torinese.

Un assurdo «braccio di ferro» che dovrebbe vedere il naufragio economico del corrente, gli armatori fanno partire i loro mezzi in orari contemporanei, impegnandoli in gare di velocità per raggiungere l'altra sponda. Tutto questo araffamento che si realizza, sacrificando gli equipaggi in massacranti orari di lavoro (18 ore su 24).

I servizi marittimi sono il nodo da sciogliere per impedire la squallificazione del turismo elbano e per consentire la ripresa economica dell'isola, ultriormente danneggiata dalla chiusura della CESA di Portoferraio e la liquidazione dell'ultima pattuglia operaia organizzata nel capoluogo elbano (di una massa

che contò fino a 2500 unità, con l'ILVA, sacrificata sull'altare della razionalizzazione neo capitalistica). La «convenzione» statale con la Navigazione Toscana scadrà il 31 dicembre prossimo (è durata ventisei anni), il sistema attuale, deve finire: dicono le stesse tariffe invernali, più o meno. Con la parola magica «residenti» si ottengono biglietti che costano un terzo, o anche meno, di quelli pagati dai turisti.

Un assurdo «braccio di ferro» che dovrebbe vedere il naufragio economico del corrente, gli armatori fanno partire i loro mezzi in orari contemporanei, impegnandoli in gare di velocità per raggiungere l'altra sponda. Tutto questo araffamento che si realizza, sacrificando gli equipaggi in massacranti orari di lavoro (18 ore su 24).

I servizi marittimi sono il nodo da sciogliere per impedire la squallificazione del turismo elbano e per consentire la ripresa economica dell'isola, ultriormente danneggiata dalla chiusura della CESA di Portoferraio e la liquidazione dell'ultima pattuglia operaia organizzata nel capoluogo elbano (di una massa

che contò fino a 2500 unità, con l'ILVA, sacrificata sull'altare della razionalizzazione neo capitalistica). La «convenzione» statale con la Navigazione Toscana scadrà il 31 dicembre prossimo (è durata ventisei anni), il sistema attuale, deve finire: dicono le stesse tariffe invernali, più o meno. Con la parola magica «residenti» si ottengono biglietti che costano un terzo, o anche meno, di quelli pagati dai turisti.

Un assurdo «braccio di ferro» che dovrebbe vedere il naufragio economico del corrente, gli armatori fanno partire i loro mezzi in orari contemporanei, impegnandoli in gare di velocità per raggiungere l'altra sponda. Tutto questo araffamento che si realizza, sacrificando gli equipaggi in massacranti orari di lavoro (18 ore su 24).

I servizi marittimi sono il nodo da sciogliere per impedire la squallificazione del turismo elbano e per consentire la ripresa economica dell'isola, ultriormente danneggiata dalla chiusura della CESA di Portoferraio e la liquidazione dell'ultima pattuglia operaia organizzata nel capoluogo elbano (di una massa

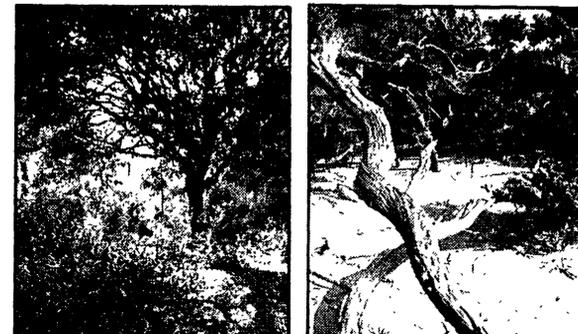
che contò fino a 2500 unità, con l'ILVA, sacrificata sull'altare della razionalizzazione neo capitalistica). La «convenzione» statale con la Navigazione Toscana scadrà il 31 dicembre prossimo (è durata ventisei anni), il sistema attuale, deve finire: dicono le stesse tariffe invernali, più o meno. Con la parola magica «residenti» si ottengono biglietti che costano un terzo, o anche meno, di quelli pagati dai turisti.

I servizi marittimi sono il nodo da sciogliere per impedire la squallificazione del turismo elbano e per consentire la ripresa economica dell'isola, ultriormente danneggiata dalla chiusura della CESA di Portoferraio e la liquidazione dell'ultima pattuglia operaia organizzata nel capoluogo elbano (di una massa

Il parco naturale di Rimigliano

Due chilometri di bosco sul mare

E' il primo nucleo di una vasta operazione di salvaguardia ed offerta ai visitatori di un angolo di magnifica macchia mediterranea sul litorale



Due immagini della flora del parco di Rimigliano.

Il Parco Naturale di Rimigliano è sorto per iniziativa dell'Amministrazione Comunale di S. Vincenzo della Provincia di Livorno nel corso degli studi per la pianificazione urbana della costa della Maremma Livornese. Esso rappresenta il primo nucleo di una serie di parchi che interesserà, nei prossimi anni, le più belle zone della costa e della collina tra Cecina e Piombino.

La creazione di parchi naturali è il frutto di una scelta che tiene conto delle caratteristiche della nostra società.

Il problema dell'utilizzazione e della salvaguardia delle bellezze naturali, difatti, collegato al problema dell'uso del tempo libero così come ci viene imposto da una organizzazione del lavoro e della vita nelle città che trova sbocco in un turismo a carattere consumistico e speculativo.

I governi succedutisi in tutti questi anni, premuti da quei gruppi che hanno realizzato favolosi interessi speculando in questo settore, non hanno mai affrontato il discorso della programmazione economica anche per quanto riguarda il turismo prevedendo, cioè, una seria regolamentazione delle sue direttrici di sviluppo.

L'organizzazione delle strutture di sostegno sulle coste è in generale, nelle zone di particolare pregio ambientale, climatico e paesaggistico, si è venuta realizzando caoticamente, disorganicamente, con fini speculativi che hanno prodotto la distruzione e la degradazione di zone che, proprio per le bellezze che le caratterizzavano, erano tra le più richieste.

Un certo equilibrio ecologico, seppure turbato dall'uomo negli anni scorsi, permase per quanto riguarda gli animali. La presenza dei conigli selvatici e dei ratti, divoratori dei germogli e delle giovani piante, è bilanciata dalla presenza della volpe, della faina e della puzzola. Tra gli uccelli stanziali sono presenti fagiani, merli e ghiandate. Uno dei compiti che la creazione del parco si prefigge è quello di incrementare la presenza di piccoli uccelli silvani, come la cinca, utili per la eliminazione dei parassiti delle piante.

La zona attualmente aperta al pubblico, a partire dalla battaglia e fino alla strada della Principessa, si può considerare schematicamente divisa in tre parti: l'arenile, costituito da sabbia e con pochissime specie di vegetali presenti; la zona duna, dove predomina una vegetazione arbustiva; infine la macchia vera e propria.

Numerose sono le piante di ginepro ed i pini di svariati tipi. Sulle dune si possono osservare gigli marini con fiori stupendi. La macchia è caratterizzata dai lecci, sughere e rovere.

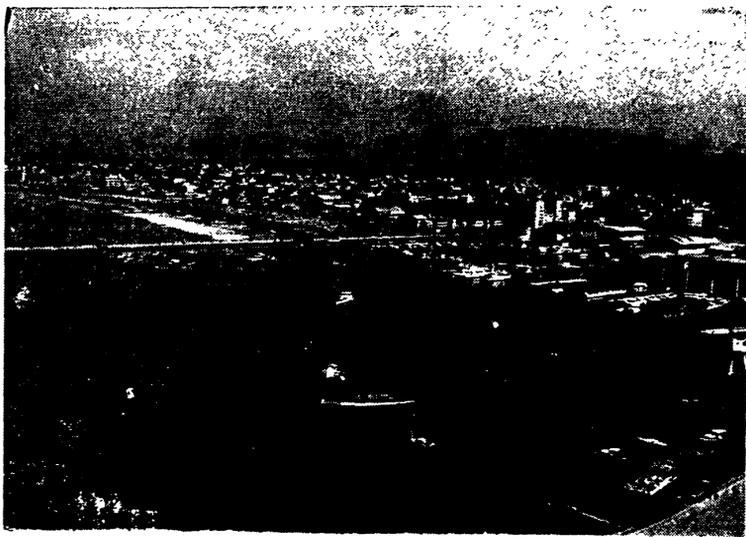
Un certo equilibrio ecologico, seppure turbato dall'uomo negli anni scorsi, permase per quanto riguarda gli animali. La presenza dei conigli selvatici e dei ratti, divoratori dei germogli e delle giovani piante, è bilanciata dalla presenza della volpe, della faina e della puzzola. Tra gli uccelli stanziali sono presenti fagiani, merli e ghiandate. Uno dei compiti che la creazione del parco si prefigge è quello di incrementare la presenza di piccoli uccelli silvani, come la cinca, utili per la eliminazione dei parassiti delle piante.

Fabio Baldassari

Nelle foto: aspetti floristici del Parco di Rimigliano.

AZIENDA AUTONOMA DI SOGGIORNO

RIVIERA DELLA VERSILIA VIAREGGIO - LIDO DI CAMAIORE - MARINA DI PIETRASANTA - FORTE DEI MARMI



Augura buone vacanze a tutti i suoi graditi ospiti