

Tutta l'estate insieme ai nostri lettori

Perché l'Unità ha deciso di dedicare
due pagine ai problemi del litorale

RIPRENDIAMO, ampliando, l'iniziativa della «Costa», lo spazio cioè che le quattro pagine toscanane dell'Unità dedicano ai problemi del litorale, nel momento in cui si affolla di tanti turisti e di tanti villeggianti. Lo avevamo già tentato lo scorso anno questo esperimento e i risultati, pur nel brevissimo periodo di appena 20 giorni, furono tali da dimostrarci che valeva la pena ritenere la prova, questa volta coprendo l'intero periodo estivo, da oggi fino alla fine di agosto, il che significa che quest'anno le 4 pagine toscanane dell'Unità non avranno, a differenza del passato, alcuna interruzione.

Che cosa saranno queste «pagine della costa»? In esse, come nella natura del nostro giornale, saranno attenti alle questioni essenziali della società, tenendo conto di affrontare i complessi problemi dell'ambiente, del territorio, della sua difesa ma anche del suo godimento, le questioni dell'inquinamento, delle strutture ricettive, dei prezzi, della politica di chi amministra.

In una parola tenteremo di costruire un discorso non episodico o formale, ma coerente con la necessità di avviare a soluzione problemi reali e di migliorare la condizione di chi il turismo e la villeggiatura praticano (ancora pochi rimangono nelle città) usufruendo di un meritato periodo di vacanza, e di chi con i turisti ed i villeggianti vive e lavora.

E per questo avremo bisogno dell'aiuto di tutti, del consiglio, dell'ap-

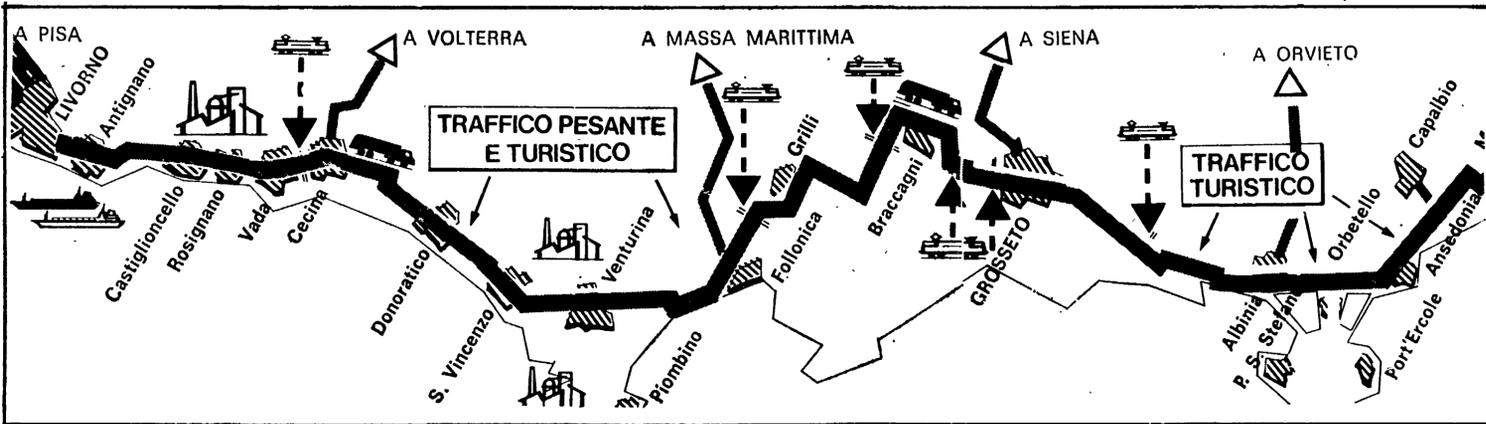
porto di conoscenze, di fatti, di esperienze che possono venire da chi è in vacanza, dalle organizzazioni dei lavoratori e degli operatori economici e turistici, da enti, da amministrazioni locali, da singoli cittadini. Avremo una rubrica destinata alle lettere da mettere a disposizione di quanti lavorano una rubrica che vorremmo ampia perché vorremmo significare che abbiamo stimolato interesse e discussione.

Ma le «pagine della costa» vogliono essere anche un servizio a disposizione dei lettori, fornendo notizie, fatti di cronaca, di costume, curiosità, informando sui programmi culturali, cinematografici, teatrali, sulle manifestazioni sportive ed artistiche, sulle iniziative, sull'insieme delle iniziative che in questi mesi animano la vita delle località di villeggiatura.

Le «pagine della costa» non saranno tuttavia un «angolo» separato dal resto della cronaca toscana. Anzi, ne saranno parte integrante poiché vogliamo mantenere l'unità delle quattro pagine nelle quali, quelle della costa si inseriranno, arricchendole. In ogni parte della Toscana sarà quindi possibile conoscere i fatti più importanti che in tutte le sue città e nelle sue province si verificheranno.

Un «forzo» ed un impegno notevole per il giornale toscano e per il giornale che intende così mantenere ed estendere, in un momento difficile e delicato della vita politica e sociale del paese, il legame profondo che lo unisce ai cittadini di questa regione.

r. c.



Il via ai lavori per allargare l'Aurelia?

L'assessorato ai trasporti intende iniziare il raddoppio nel tratto tra Rosignano e la frazione della California, nella parte livornese - Oggi la comunicazione dell'assessore Raugi in consiglio regionale - Il solito braccio di ferro tra Regione e Ministero - La mancanza di fondi

Esasperazione. Tutto, quando si parla dell'Aurelia in Toscana rimanda a questo stato d'animo estremo. Nessuna esagerazione, anzi la parola rende forse l'idea in difetto. E quasi ormai alla candela della prima decade il nodo Aurelia: l'ambizione della strada di diventare uno dei tanti problemi decennali di questo stato paese, è tuttora che matroposta. Anno 1977: tra non pochi contrasti e polemiche tutti (tutti quelli che ne avevano l'autorità) naturalmente, ministero dei lavori pubblici e ANAS e - per quel che compete loro - Regione e enti locali decidono di abbandonare l'idea di un'altra autostrada e di raddoppiare il percorso dell'Aurelia da Livorno a Grosseto. I sostenitori del percorso autostradale puntavano ad un tracciato che andasse da Civitavecchia a Livorno e completasse il quadro delle autostrade sulla costa tirrenica. Era un'idea saggia, una proposta sbalata? Il sapore delle polemiche si è perso e tutti allora si trovarono d'accordo per l'Aurelia di fatto.

Per alcuni la svolta fu traumatica: era una delle prime volte in Italia che si rifiutava un nuovo tracciato autostradale sinommo anche negli anni del dopo boom di progresso e di avanzamento in prosperità. A distanza di anni c'è ancora chi non ha digerito fino in fondo la decisione e, magari senza dirlo apertamente, continua a la-

vorare dietro le quinte per ipotesi autostradale. Ma quelli erano tempi in cui già diventava annacquata l'ubriacatura da nastri d'asfalto; cominciava ad essere ascoltato chi ti guidava non solo il mezzo più veloce di collegamento per auto e camion ma anche grandi voragini man mano che sulle autostrade, con l'asfalto, si stendevano tappeti trapuntati d'oro per giochi di sottogoverno e intralazzi di clientele.

Raddoppiare l'Aurelia, in questo contesto, diventava scelta coraggiosa, di rottura. Fu fatta. Ma in questi anni nell'estenuante braccio di ferro che si è giocato per ogni chilometro di strada di fatto hanno avuto la meglio

quelli che fecero buon viso a cattivo gioco e si prepararono subito a sabotare la novità. A dieci anni di distanza, tirate le somme, non resta molto in mano alla Regione, ai comuni, alle provincie e soprattutto alla gente della fascia costiera. L'Aurelia è sempre «nodo aperto» e probabilmente continuerà ancora ad esserlo a lungo.

La storia del mancato raddoppio è scritta nel fitto carteggio e nei verbali di interminabili riunioni tra ministero, Regione, ANAS, enti locali. E' una vicenda in cui non si sa dove segnare il confine tra il cinico calcolo di chi è arida nel rimandare e l'incapacità più sconcertante.

Anno '75: la Regione dice-

va si a un progetto ANAS per un tracciato di variante all'Aurelia dopo una consultazione con i comuni interessati. Ci furono resistenze da parte di Follonica e Scarino, ma dopo la discussione si trovò un punto d'accordo. Da Livorno a Piombino - fece sapere comunque la Regione all'azienda stradale - si può partire anche subito: non ci sono problemi di sorta. Ostacoli ne sollevò invece l'ANAS per il pagamento del progettista. Disse l'ANAS, scusando la responsabilità sui ministeri: hanno tolto dal bilancio dello Stato la voce relativa al saldo del progetto ora colta non può più essere pagata. La Regione cercò di trovare un rimedio dando il

traffico pesante e turistico. La richiesta di finanziamenti per l'ammmodernamento e il miglioramento dell'intero tracciato livornese e grossetano assume ora a maggior ragione estrema validità. La rivendicazione è stata avanzata fino a ieri al ministero dei lavori pubblici dal convegno di amministratori a Cecina. In particolare finanziamenti sarebbero necessari per il traffico da California fino a Campiglia. E' quel che spetta allo stato - dice Raugi - che non può ignorare la valenza nazionale dell'Aurelia che altrimenti non sarebbe stata n. 1.

(Le casse di Risparmio fanno marcia indietro); di nuovo s'è stata soltanto la presentazione del piano stradale nazionale come stralcio del piano Pandolfi, per un importo di 2 miliardi e cento miliardi. La commissione trasporti ha valutato con assai poco entusiasmo il piano e ha finito per proporre che tutto sia rinvio del nuovo parlamento. L'ANAS ha colto al volo l'occasione per bloccare tutto ancora una volta, compresi i necessari finanziamenti: si è ritornati al nastro di partenza o quasi. Ora l'azienda stradale lancia altre proposte: quattro lotti per una ghitina di miliardi nel tratto Rosignano-California (viene quindi riproposta una vecchia idea)

a alcuni lotti tra Braccagni e Follonica per eliminare i tre passaggi a livello che ora in gollano il traffico (spesa prevista 30 miliardi).

La Regione si è detta disponibile a esaminare queste proposte, ma l'assessore Regionale ai lavori pubblici Dino Raugi non si sente soddisfatto. «Vogliamo che per l'Aurelia sia stanziata una somma di miliardi necessaria a impostare i lavori per il raddoppio, lavori che magari possono anche procedere per più anni».

Il problema è ancora quello dei soldi. Il governo ha affidato alla Regione 150 miliardi per le strade toscane pretendendo che la Regione inserisse in questa categoria anche l'Aurelia, che è stata fin dal tempo dei romani strada nazionale ed oggi, forse con un pizzico di boria, è addirittura considerata tracciato europeo (la E1). Anche il consiglio regionale con una delibera votata da tutti considera l'Aurelia strada nazionale. E' quindi logico che oggi la Regione rivendichi per l'arteria costiera altri 50 miliardi.

Ma il ministero si è inteso e continua a guardare all'Aurelia come a una strada regionale. E' un altro braccio di ferro: la possibilità di un'Aurelia dove viaggiare non sia impossibile dipende dall'esito di quest'ennesima competizione con i poteri centrali.

Danielle Martini
(1. continua)

Per l'oasi di Bolgheri si cerca un equilibrio con l'agricoltura

Caprioli, cinghiali, lepri, volpi, fagiani, germani sono i padroni assoluti di un vasto territorio di circa 2.300 ettari - Urgente una soluzione per evitare danni alle colture. Una proposta per dividere la zona in cinque aree

CASTAGNETO CARDUCCI - Le oasi non esistono solo nel deserto o nei mari del Pacifico. Anche in mezzo alla Toscana ce n'è una. E' quella di Bolgheri, che dal mare attraversa l'Aurelia, abbraccia il famoso viale dei cipressi di San Guido e sale su verso i boschi delle montagne di Monteverdi. I caprioli, i cinghiali, le lepri, i volpi, i conigli selvatici, i fagiani, i falchi, le folaghe, i colombi, i germani sono i padroni incontrastati di questo vasto territorio che si estende su di una superficie di circa 2.300 ettari.

L'Oasi di Bolgheri è che è sotto la protezione del WWF, ovvero il Fondo Mondiale della Natura, è di proprietà del marchese Incisa della Rocchetta, una delle tante famiglie imparentate con i conti della Gherardesca, proprietari un tempo di tutto il territorio dove oggi sorge il comune di Castagneto Carducci. Partendo dal mare verso la montagna si trova tutta una varietà di vegetazione che si differenzia a mano a mano che si sale. Dai piccoli pin marini si arriva alle querce secolari in pasticcaggio veramente da favola.

Durante l'inverno la zona



tenere presente infatti che fino a poco tempo fa la maggior parte dei terreni che facevano parte dell'Oasi erano stati abbandonati. Solo una parte dei campi era adibita alla produzione di grano duro per l'allevamento di cavalli da corsa (uno dei più famosi d'Italia: l'Adameo Olgiata) che ha sede al limite del viale di San Guido.

Ora l'ente locale, i coltivatori diretti che operano nella zona, la proprietà, le associazioni venatorie, i naturalisti del WWF sono impegnati a discutere una diversa divisione e regolamentazione del territorio.

Da parte dell'ente locale sono state individuate cinque aree. La prima comprendente la zona umida tra il mare e l'Aurelia che dovrebbe diventare, e praticamente già lo è, un rifugio faunistico per la selvaggina migratoria, che qui può sostare e riprodursi. Una seconda, che comprende la parte di Oasi che si estende dall'Aurelia fino ai boschi da adibirsi a zona di ripopolamento e catura e che dovrebbe diventare un serbatoio naturale, da cui attingere selvaggina in sovrabbondanza per immetterla in territori poveri.

Una terza, la vera e propria «Oasi», nella zona boschiva, che per le sue caratteristiche naturali meglio si presta, anche per la sufficiente lontananza dai territori coltivati, alla individuazione di una zona di rispetto venatorio, dove sia vietato qualsiasi tipo di caccia. Questa nuova «Oasi» dovrebbe essere gestita da un comitato di cui fanno parte l'ente locale, il WWF, il museo di storia naturale di Livorno, le associazioni venatorie, i sindacati e la stessa proprietà.

Questo comitato del resto dovrebbe garantire anche un maggiore controllo su tutta la zona ed un'effettiva possibilità per tutti i cittadini di godere di questo parco naturale. Ad una quarta zona, che comprende anche buona parte della riserva di caccia del marchese Antinori, e che quindi va al di là dell'attuale oasi è stato imposto il vincolo della caccia controllata. Qui è possibile cacciare in alcuni periodi dell'anno solo un certo numero di cinghiali e di qualunque cacciatore, prendendosi, può partecipare alle battute. Il regolamento per questo tipo di caccia è già stato approvato ed entrerà in vigore dal prossimo novembre. L'ultima zona riguarda le aree coltivate sog-

gette al rispetto venatorio. Anche qui come per l'Oasi non sarebbe possibile la caccia. In questo caso non per difendere la selvaggina, ma il lavoro degli agricoltori.

«La proposta che noi abbiamo avanzato - afferma Cesare Guarguaglini, consigliere comunale delegato a questi problemi - tende a ritrovare un equilibrio tra tutto il territorio facendo salva da una parte i principi della difesa della fana, vincoli protettivi che siano disponibili ad estendere anche alla flora, e dall'altra quelli di una agricoltura moderna e specializzata». Da parte dei naturalisti c'è però qualche resistenza. Il confronto è aperto.

Ma indipendentemente da come la questione verrà risolta, riteniamo che l'intervento dell'ente locale e della collettività nel suo complesso sia estremamente importante anche per aprire quei cancelli che oggi proteggono gelosamente la «privacy» di quelle quaranta cinquantina famiglie che possono permettersi di affittare un appartamento in una delle varie «case coloniche» con piscina e campo da tennis, che abbiamo visto vicino al mare durante la visita all'Oasi di Bolgheri.

Piero Benassai

'Riomarina' va in pensione un nuovo traghetto collegherà il Giglio



PORTO S. STEFANO - Dopo 14 anni di attività è prossimo al disarmo, per essere venduto come «ferro vecchio», il «Riomarina», il traghetto che quotidianamente, per due volte alla settimana in inverno e per quattro in estate, collega il continente con l'Isola del Giglio. La Toremar (Toscana Regionale Marittima) nel quadro del varo e della messa in attività di 5 nuovi traghetti di collegamento con le varie isole dell'arcipelago toscano, «Ca-» (Ca-), «Giglio» con il 15 luglio prossimo o al massimo i primi di agosto metterà sulla linea, in sostituzione del «Riomarina», un nuovo traghetto in grado di trasportare un maggior numero di turisti.

Questa scelta, seppur tardiva, è molto valida, in quanto forte e diffusa era la richiesta di giungere ad un adeguamento del servizio di collegamento tra la terra ferma e l'Isola del Giglio, una esigenza sostenuta dal fatto che molti turisti, ad esempio, nel le scorse domeniche hanno dovuto rinunciare a compiere una gita al Giglio per mancanza di biglietti e relativa assicurazione sul viaggio di ritorno sul continente.

Con l'entrata in funzione del nuovo mezzo di collegamento, è augurabile che chi di competenza provveda ad un ritocco del prezzo del biglietto, in quanto le 230 lire attuali per un'ora di traversata sembrano inadeguate rispetto alle 800 lire attua-

dal Giglio Espresso, proprietà di una società privata isolana che impiega gli stessi mezzi per collegare il continente verso una veloce indagine compiuta a Porto Santo Stefano tra cittadini che vi hanno viaggiato e chi per un verso o per l'altro vi ha svolto attività a bordo, non si risona alcun rammarico. Anzi, per vari elementi facilmente comprensibili, tutti hanno espresso l'orientamento che quanto prima avverrà il varo del nuovo traghetto, tanto meglio sarà.

P. Z.

NELLA FOTO: Il traghetto «Riomarina» che fra pochi giorni dovrà andare in disarmo

TG5
centronuoto

NUOTARE E' SALUTE

COSE E' IL TG 5?

LIVORNO - VIA LAMARMORA, 18 - TEL. (0585) 28.978
(ex cinema San Marco)

CAMMILLI LUCIANO

PER FARE BUONE VACANZE

CCHIO ALLE GOMME!

CONTROLLATE EQUILIBRATURA E ASSETTO RUOTE DALLO SPECIALISTA

LIVORNO TELEFONO 405393