L'Aurelia è una strada europea ma non per l'ANAS

A colloquio con l'assessore regionale Dino Raugi - Confermato l'inizio dei lavori per il tratto tra Rosignano e la California - I programmi della Regione per la viabilità in Toscana

Quando, circa 20 giorni fa, un funzionario del governo regionale recapitò, a mano, le proposte per il programma ANAS nel prossimo triennio, impose anche una scadenza per la presentazione delle controproposte da parte della Regione: il 6 di luglio. Un modo, tutto sommato, abbastanza perentorio specie se si tiene conto della lentezza che il più delle volte caratterizza l'azione dell'ANAS e della burocrazia governativa in questo campo. Ma la giunta regionale si è messa in grado di presentare le proprie proposte anche in questo breve periodo a disposizione e ieri l'assessore Dino Raugi ha presentato al Consiglio regionale una dettagliata comunicazione. E questa stessa comunicazione sarà inviata al governo. Poi, la prossima settimana, il Consiglio discuterà su questa linea adottata dalla giunta e le eventuali decisioni saranno, a loro volta, comunicate a Roma. Sui contenuti della comunicazione, e in particolare sugli assillanti problemi relativi all'ammodernamento della Aurelia, abbiamo intervistato l'assessore regionale Dino Raugi.

D. — All'Aurelia spetta di diritto gran parte di questa intervista. Questa strada continua infatti, ogni giorno, a mietere vittime. Per questa strada si discute, si litiga, si sciopera. Quale è la esatta posizione della giunta regionale sulle proposte dell'ANAS e del governo?

R. — Ho trascorso molti di questi ultimi giorni nelle città e nei paesi attraversati da questa strada. Incontri, discussioni: il problema è indubbiamente, e giustamente, molto sentito. E' presente, come scriveva proprio ieri l'Unità, una certa esasperazione. Le inadempienze dei governi centrali, le lunghe trafile di pratiche che non si sono mai tramutate in interventi concreti hanno finito col determinare questo stato d'animo. Insomma sull'Aurelia potrebbe essere scritto un intero romanzo. Anche le ultime proposte dell'ANAS sono insufficienti, non raccolgono le indicazioni della regione, non perseguono con coerenza neppure i propositi espressi nel programma triennale presentato al Parlamento dal ministero dei lavori pubblici.

D. — Allora, assessore, di rimando quali proposte concrete avanza la regione?

R. — L'avvio immediato dei lavori per il tratto tra Rosignano e la California (in termini tecnici sono i lotti 1/B, 2/A, 2/B, 3) per un importo complessivo di venti miliardi e ottocento milioni da imputare al bilancio di quest'anno. Poi si può procedere con urgenza all'appalto (i progetti sono già pronti) dei lavori nel tratto compreso tra Braccagni e Scarlino per altri trenta miliardi da iscrivere nel bilancio dell'80. Con questo intervento, come si sa, si arriverebbe all'eliminazione di tre passaggi a livello esistenti tra Grosseto e Follonica.

D. — Ma non si capisce, in base a quanto hai detto quali siano le differenze tra le proposte dell'ANAS e quelle della giunta regionale...

R. — Per intanto la richiesta di un ulteriore finanziamento di ben trenta miliardi da destinare al completamento del tratto dell'Aurelia tra la California e Campiglia Marittima. Inoltre vi sono di diverso i tempi dell'attuazione degli impegni che si diversificano con l'immediato inizio delle opere per il tratto di Rosignano, con l'apertura delle procedure che possono consentire entro il primo semestre dell'80 la consegna dei lavori del tratto della provincia di Grosseto. Infine, l'aggiudicazione delle opere del tratto tra California e Venturina entro il 1981.

D. — Ma quali possibilità concrete esistono oggi per sbloccare questi ulteriori finanziamenti indispensabili per tutti i lavori?

R. — La condizione ci viene offerta dall'atteggiamento assunto a suo tempo dalle commissioni parlamentari. Queste commissioni hanno infatti rinviato il programma al governo perché venisse integrato con le priorità indicate dalle Regioni. Questo programma deve essere ripresentato ora al nuovo parlamento. Le osservazioni che avanziamo come giunta regionale e che saranno meglio definite dal consiglio servono proprio a questo. Inoltre altre possibilità ci vengono date dalla stessa mobilitazione delle popolazioni, degli enti locali, dei sindacati che proprio ieri hanno effettuato il primo sciopero. Altre possibilità ci vengono dalla stessa sensibilizzazione che la Regione intende promuovere nei confronti dei parlamentari delle due circoscrizioni interessate.

D. — L'Aurelia è definita l'E1, cioè Europa 1. Sta a significare che viene ritenuta la più importante arteria del continente. Ma nei fatti l'ANAS tiene conto di questa collocazione internazionale dell'Aurelia?

R. — Se consideriamo che la proposta dell'ANAS prevede uno stanziamento soltanto di 52 miliardi, di fronte ai 2500 miliardi destinati al completo rifinanziamento del programma nazionale, ci rendiamo conto che la risposta immediata è no. La stessa ANAS attribuisce fra l'altro questa quota alla ripartizione spettante alla Toscana, ignorando quindi le valenze e le implicazioni di ordine nazionale ed internazionale. Proprio partendo da questo, la giunta regionale si è resa conto che bisogna distinguere gli interventi nelle loro diverse valenze, da quelle nazionali, quelle internazionali, quelle regionali e interregionali.

D. — E per quanto riguarda le altre strade importanti della Regione, strade che hanno anch'esse una valenza nazionale cosa intende fare la giunta regionale?

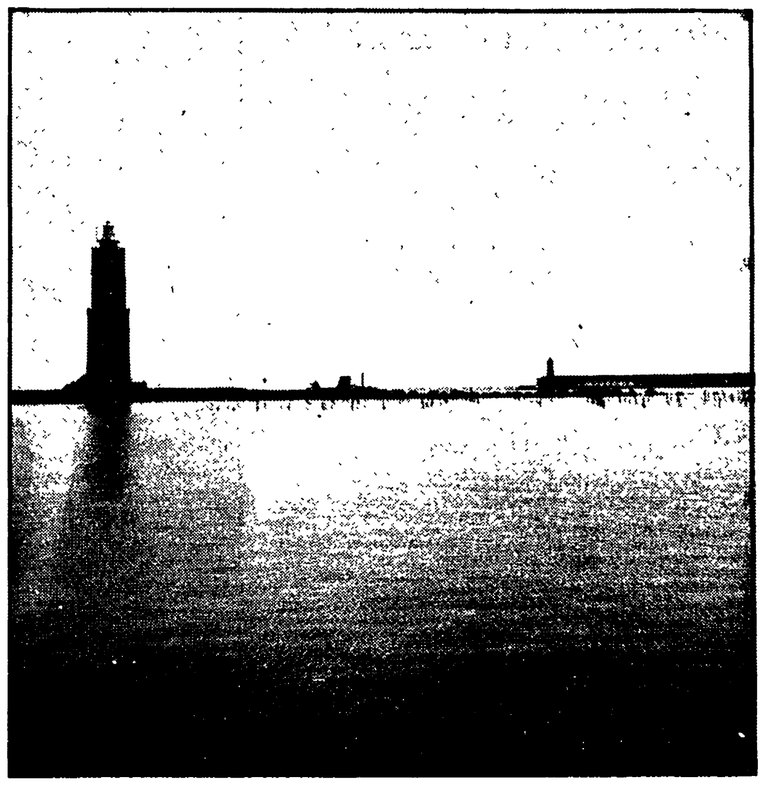
R. — Questo discorso fatto poco avanti vale infatti sia per l'Aurelia che per la Cassia che per la E7, la cosidetta Tiberina, la strada che dovrebbe collegare più rapidamente l'Umbria e la Toscana alla Val Padana. Riteniamo poi che i maggiori interventi dovrebbero essere destinati anche alle arterie regionali ed interregionali che collegano il porto di Livorno con il suo interland, l'aeroporto di Pisa con Firenze ed il resto della Toscana, la strada che da Follonica porta alle miniere di Boccheggiano. Particolare attenzione la giunta rivolge poi anche ad un tratto della strada dei due Mari ed a alcune circonvallazioni di quei centri abitati che non possono più sopportare il traffico dei mezzi pesanti nei propri abitati.

Maurizio Boldrini

Ennesimo incidente fra Cecina e San Vincenzo

DONORATICO — Incidente quotidiano sull'Aurelia. Un autocarro carico di detersivo ha urtato e distrutto la roulotte di un turista tedesco che procedeva in senso contrario. Il pesante automezzo è poi sbandato ed è rimasto in bilico tra la sede stradale ed un fosso. Il traffico tra Cecina e S. Vincenzo è rimasto bloccato per alcune ore. Poi una volta sapraggiunti gli agenti della polstrada di Venturina la lunga catena di auto ha potuto riprendere la propria lenta marcia a senso alternato. Dalle 7,20 di ieri mattina, quando è avvenuto l'incidente, nel quale sono rimasti leggermente feriti sia il conducente dell'auto straniera che l'autista del camion, il traffico è ripreso in senso normale e solo alle prime ore del pomeriggio, quando i vigili del fuoco di Livorno sono riusciti a raggiungere la zona e a rimuovere il pesante automezzo con un carro gru.

Secondo la prima ricostruzione della dinamica dell'incidente, il camion investitore, un autocargo Fiat OM70 targato Firenze 722172, alla guida del quale si trovava Rosario Agosta, residente a Firenze in via Pisana 102, procedeva dietro un autotreno condotto da Franco Francione di 37 anni, residente in provincia di Frosinone, in direzione di S. Vincenzo. Giunti all'altezza del km. 261 dell'Aurelia, località Serristori, poco fuori dell'abitato di Donoratico, i due pesanti automezzi hanno trovato nel loro senso di marcia una Peugeot 104 targata Firenze, ferma sul bordo della strada. L'autotreno, alla cui guida si trovava Franco Francione, si è fermato, mentre l'autocarro dell'Agosta ha iniziato una manovra di sorpasso. Proprio al termine di questa manovra, in senso opposto, è giunta un'Alfa 1600 con targa tedesca con a bordo Edward Lothar Morschell di 37 anni e la moglie di ritorno dall'isola d'Elba. L'auto dei due turisti si è spostata tutta sulla sua destra per evitare l'urto, ma l'autocarro ha agganciato la loro roulotte distruggendola completamente. Per fortuna, a parte lo spavento, non ci sono stati feriti gravi.



Come Robinson Crusoe per far luce alle navi

A colloquio con il capo fanalista del porto di Livorno Come la tecnica ha modificato questo antico mestiere

LIVORNO — Da sempre, con perfetto sincronismo, ogni 20 secondi il faro principale del porto di Livorno compie un giro. E' il suo modo per indicare a chi è in mare la rotta. A guardia di questi delicati meccanismi, simili a quelli di un orologio, racchiusi nella piccola torre all'imboccatura della diga foranea, c'è un uomo, che ogni sera dell'anno, accende il faro e controlla, cronometro alla mano, che «sia in orario». E' Virginio Berti. E' basso e con il voto scavato da marinaio. Ha 64 anni e da 41 sorveglia i fari. Virginio Berti è sposato, ha tre figli anche essi sposati ed è già nonno. E' il capo fanalista del porto e ormai è arrivato alla fine della carriera. Il prossimo anno andrà in pensione e la piccola schiera di questi lavoratori (in tutta Italia ne sono rimasti poco più di 300) perderà un'altra unità.

Lo abbiamo incontrato in fondo alla banchina del porto, dove attraccano le barche a vela di fronte al cancello dell'immobile che il demanio ha riservato alle famiglie dei quattro faristi che lavorano nella città labronica. Mentre lo avviciniamo da un'auto sta scendendo la moglie di ritorno dal mare assieme ad un nipotino.

«C'è poco da raccontare del suo mestiere — ci apostrofa — dopo le ultime proteste sindacali hanno scritto tutto». «Per me — prosegue il marito, mentre entra in casa — faresti meglio a non dire niente». Per un attimo abbiamo temuto che la nostra «chiacchierata» fosse saltata. Virginio invece, con calma, incomincia a spiegarci come funziona un faro.

«Molte cose sono cambiate — racconta Berti — da quando ho cominciato a fare questo lavoro nel 1938. Prima su tutti i fari, anche quelli più sperduti sulle isole disabitate, c'erano due faristi che si davano il cambio durante la notte. Oggi invece molti di questi segnali luminosi o sono stati spenti o sono stati automatizzati, ma gli uomini non ci sono più. Per esempio nell'isola di Palmaiola, nel canale tra Piombino e l'isola d'Elba, dove io ho lavorato per diversi anni, ora non c'è più nessuno. Ogni tanto da La Spezia parte una nave che va a rifornire di acetilene il faro. La stessa cosa è successa in numerose isole dell'arcipelago toscano».

Ma come fa da solo il faro ad accendersi durante la notte e a spegnersi al sorgere del sole? «C'è una valvola solare — prosegue il capo fanalista di Livorno contento di spiegare ad un profano come colui che lo intervista il meccanismo di un faro — che appena il sole cala oltre l'orizzonte si apre e fa uscire dalle bombole l'acetilene che si incendia a contatto con la piccola fiamma-pilota che rimane sempre accesa. Poi al mattino avviene l'opposto. Questo tipo di segnali esistono anche nel porto di Livorno. Ce ne sono circa 18, che noi tutti i giorni dobbiamo controllare e rifornire di acetilene. Servono per indicare i fondali e i canali che le varie navi devono percorrere per arrivare all'attracco».

Ma come si fa a vivere su di un'isola disabitata, tipo Robinson Crosué?

«Il problema maggiore non era per noi — afferma Virginio Berti — ma per la famiglia ed i figli. Ad esempio quando ho lavorato a Palmaiola o in Sardegna a Capo Comino per me il tempo passava abbastanza bene. Durante la notte sorvegliavo il faro a turno con il collega e poi al mattino andavamo a pescare. La mia famiglia invece era costretta ad abitare all'Elba, mia isola d'origine, poiché i ragazzi dovevano andare a scuola. Un mese lo trascorrevo nel faro e un mese a casa. Poi il Ministero della Difesa-marina da cui come impiegati civili dello Stato dipendiamo, ha cercato di avvicinare coloro che avevano i figli che andavano a scuola. Nel 1951 sono arrivato a Livorno. Per un certo periodo sono andato in Sardegna, mentre i miei rimanevano qui. Poi mi sono stabilito a Livorno. In porto senz'altro è una vita più aperta «normale» anche se forse c'è molto più da lavorare. In quattro abbiamo la responsabilità di diciotto segnalazioni luminose».

Ma come si fa a diventare fanalisti? «Quando ho fatto io il concorso — racconta il nostro interlocutore — bisognava essere stati in marina e conoscere il mare. Oggi invece basta la licenza media e anche le donne possono concorrere. Credo che ce ne siano una o due, però penso che li abbiano messe in qualche ufficio del comando fari. Andare con la barca a scaricare una bombola di acetilene su di una boa, con poco più di due metri di diametro, con il mare grosso non credo sia un lavoro molto confacente alle donne. Anche un uomo, comunque, se non ha un po' di esperienza finisce in mare».

Ma quanto si guadagna a fare questo lavoro? «Ma — tergiversa un po' Virginio — diciamo sulle 450 mila lire al mese, ma dopo quaranta anni. Chi incomincia ora, e sono sempre meno, ha uno stipendio molto più basso. L'anno scorso poi, quando abbiamo fatto sciopero e spento i fari, volevano considerarci come dipendenti dello Stato che smettono di lavorare il sabato alle 14 e riprendono il lavoro al lunedì. Ma i fari devono stare accesi anche il sabato notte, la domenica, a Pasqua e a Natale. Non volevano darci lo straordinario, ma poi però ce lo hanno dato».

Piero Benassai

130 chilometri che danneggiano l'economia

Le strozzature dell'Aurelia non consentono di rispettare i tempi di consegna delle merci delle numerose e importanti aziende che operano nel litorale - I più sacrificati i camionisti

Che cosa succede all'economia di una zona quando il sistema stradale che la serve è insufficiente? L'esempio migliore lo offrono i 132 chilometri di Aurelia sulla costa toscana: la strada continuamente intasata allunga i tempi di trasporto e finisce per essere una formidabile strozzatura allo sviluppo. Lo hanno ribadito anche i sindacati con estrema chiarezza al convegno da loro promosso sull'Aurelia a Piombino: «il costo del prodotto finito subisce un aumento in quanto le aziende non sono in condizione di rispettare i tempi di consegna nei confronti dei clienti; così si subisce una perdita di competitività nei confronti di altre zone del paese».

L'Aurelia quindi anche come nodo scorsoio intorno al collo dell'economia della costa toscana e in fin dei conti dell'intera regione. Le organizzazioni sindacali hanno giudicato il mancato raddoppio della statale numero 1 da questo punto di vista quando hanno proposto uno sciopero per fare pressione per la partenza dei lavori. Se è nella strategia dei sindacati porsi i problemi dello sviluppo senza rimanere legati ad una visione esclusivamente aziendale è una logica conseguenza che si interessino anche di temi che sembrerebbero a prima vista esulare dalla loro sfera d'azione.

Per ora quella dello sciopero per l'Aurelia è solo una proposta anche se ha già trovato numerosi consensi. Gli autotrasportatori ad esempio, i più penalizzati dell'imbuto-Aurelia, dove devono infilarcisi quasi ogni giorno, sono i più disposti alla protesta. Hanno già pensato ad una possibile forma di lotta: tutti in strada contemporaneamente, i livornesi verso Grosseto e i grossetani verso Livorno per vedere poi quel che succede. L'ingorgo probabilmente assumerebbe proporzioni da catastrofe.

E' un'arma estrema, i camionisti lo sanno e per questo adoperano fino in fondo ogni risorsa di responsabilità. Ma si avverte che la sopportazione è a un punto limite. Dice Eugenio Benesperi, autotrasportatore, dirigente della categoria per il Consiglio Nazionale dell'Artigianato (CNA) della provincia di Grosseto: «l'Aurelia è lavoro di tutti i giorni: l'inferno, una strada impossibile. Non ne possiamo più, prima o poi faremo sentire la nostra voce».

Per ora arriva solo il mugugno. Qualcuno già si rifiuta di avventurarsi con il suo mezzo su quella strada e preferisce avere a che fare con percorsi magari più lunghi ma meno ingrati. Gli altri raccontano che con l'entrata in funzione del tachigrafo l'Aurelia diventa punitiva, un percorso in rosso da evitare il più possibile o da affrontare con mille accorgimenti e cautele. Ma anche allora ogni precauzione spesso non vale e i camionisti che per qualsiasi strada scovano nomi di fantasia qui non hanno avuto da scegliere: «strada della morte» l'hanno chiamata.

Eppure le sorti dell'industria della costa, dalla Stanic di Livorno alla Solvay di Rosignano, alle Acciaierie di Piombino fino alle industrie chimiche del grossetano (Montedison) e quelle dell'economia del litorale sono affidate quasi per intero a questa strada stretta, tutta curve con frequenti attraversamenti di grossi centri abitati. Non c'è ragionevolezza in tutto questo: programmazione dello sviluppo è un termine antitetico all'Aurelia così com'è. Oggi, paradossalmente, la crescita economica di una delle zone più industrializzate della Toscana dipende dal gioco dell'oca di tutti i giorni su quel corridoio di 130 chilometri incriminati.

Non sono state certamente scelte di buona politica economica quelle che hanno portato in Italia a privilegiare i trasporti su gomma a scapito degli altri sistemi (rotaia, mare...). Gli esperti dicono che un sistema di trasporti funzionante si basa su un equilibrio tra strade, ferrovie e navi (33 per cento ad ognuno dell'intero movimento di merci).

In Italia il trasporto su gomma ha decisamente il sopravvento sugli altri e sfiora la totalità dei movimenti. Ci sono ragioni politiche ormai note alla base di questo squilibrio ed è giusto puntare anche in Toscana a un potenziamento dei mezzi di trasporto fino ad oggi penalizzati. Ma è una realtà ormai consolidata quella per cui l'Aurelia sopporta gli scambi di tutta la costa ed è abbastanza chiaro che questa propensione dell'industria verso i trasporti su gomma è destinata ad accrescersi in parallelo con il più che approssimativo funzionamento delle ferrovie e con la farraginosità dei movimenti marittimi.

I sindacati della zona di Piombino hanno raccolto dati indicativi: dalle acciaierie escono ogni giorno 100 autotreni (metà del traffico dell'azienda) dalla Magona 39 (86 per cento dei traffici), dalla Dalmine 90 (70 per cento). Dalla Solmine arrivano sull'Aurelia 100 autobotti giornaliere cariche di pirite e acido solforico; dal porto 282 mezzi pesanti e 1.198 leggeri: per questi si prevede un aumento che va dal 9 al 14 per cento. Con l'entrata in funzione del nuovo treno «vergella» delle acciaierie devono essere messe in movimento altre 350 mila tonnellate di materiale da trasportare verso il nord.

Sono cifre significative ma non dicono tutto. Non dicono ad esempio che le acciaierie sono state più di una volta semiparalizzate per il mancato arrivo di centinaia di lavoratori: i pullman che li trasportavano hanno avuto incidenti sull'Aurelia.

d. m.

Con l'acquedotto sussidiario niente più «danze della pioggia»

Anche quest'anno Pisa non soffrirà la sete - La periferia della città verrà collegata all'impianto di Filettole - Provvedimenti della Regione anche per Lucca

PISA — Acqua a Pisa, previsione per l'estate '79: la città non rimarrà a secco, almeno fino a stagione inoltrata, ma ancora una volta tanti ringraziamenti all'andamento climatico e al calendario delle piogge. Non è piovuto molto a Pisa, così come nel resto del paese, ma l'acqua è caduta nei momenti giusti, proprio quando i serbatoi ne avevano bisogno, quasi a comando. Nella centrale di Caldaccoli ad esempio: grazie alle precipitazioni giudiziose riuscirà a fornire acqua fino a luglio inoltrato. Un'abbondanza insperata; la stazione di servizio sopra San Giuliano Terme funziona come un grande vaso comunicante servito dalle piogge: è previsto che cominci a fornire acqua da bere in autunno e finisca per regalare le ultime gocce a primavera inoltrata. Lo sconfinamento di quest'anno nell'estate e fino alla fine di luglio è un «miracolo» del clima. Nelle previsioni c'era soltanto un'utilizzazione di Caldaccoli per l'approvvigionamento di San Giuliano e tutt'al più per il pompaggio notturno per i bisogni più urgenti della città della Torre.

La clemenza giudiziosa delle piogge è stata comunque assecondata dal lavoro: il comune di Pisa ha portato a compimento opere già in cantiere da tempo o perfezionato altre che funzionavano a singhiozzo.

E' entrata in funzione la centrale di Ospedaletto nella parte ovest della città con un impianto di ozonizzazione per purificare e togliere cattivi odori alle acque. La cerimonia del nastro è dell'autunno dell'anno passato ma solo da poche settimane l'impianto funziona davvero: fornisce 60 litri al secondo e sono troppi. Non per i bisogni idrici della città, che anzi ne richiederebbe di più, ma per lo stato della rete di distribuzione che non regge la sollecitazione. A Ospedaletto comunque si sono poste le basi per lo sfruttamento di un potenziale idrico notevole.

Sessanta litri ogni secondo arrivano nelle tubature dell'acquedotto pisano anche da Marina di Pisa; il collaudo dell'impianto è di pochi giorni fa.

Da qualche giorno ai rubinetti dei pisani arrivano dunque diverse decine di litri al secondo in più rispetto all'anno passato. Ma non bastano. Le previsioni sono buone solo a metà, ad estate inoltrata, a settembre dovrebbero venire avanti le difficoltà. C'è il rientro massiccio dalle ferie che spinge verso l'alto la curva quotidiana dei consumi e ci sono le punte giornaliere che mettono a dura prova il sistema idrico cittadino.

E' partendo soprattutto dalla constatazione di questa povertà idrica di fondo che al Comune di Pisa stanno cercando di affiancare ai lavori per la costruzione dell'acquedotto sussidiario la ricerca di nuovi punti di approvvigionamento. Si stanno facendo sondaggi nelle campagne intorno a Gello e si stringono i tempi anche in considerazione del preoccupante abbassamento della falda di Filettole in seguito ai prelievi a cui viene sottoposta a monte di Lucca. A settembre Pisa dovrà ridurre il pompaggio anche da questa stazione.

Per un paio di anni almeno i disagi idrici non scompariranno dall'orizzonte della Torre. Una svolta la darà l'entrata in funzione dell'acquedotto sussidiario, quello costruito per le esigenze di approvvigionamento di acqua potabile della città dopo la constatazione della stretta interdipendenza tra stabilità del Campanile e livelli della falda al di sotto del suolo cittadino.

I lavori vanno avanti con una relativa speditezza. Per il collegamento dal quartiere dei Passi alla frazione di Filettole si sta procedendo all'interramento dei tubi; è in fase di avanzata costruzione il serbatoio di carico ad Avane; l'anello periferico di Pisa è già stato progettato nel tratto Passi-via Aurelia e è in fase di progettazione il tronco dalla via Aurelia alla zona di Ospedaletto. Per questo secondo progetto il comune di Pisa sta aspettando le proposte del comune di Cascina; è previsto infatti che la città del mobile si colleghi con la rete dell'acquedotto sussidiario.

Qualche problema invece per il tratto di acquedotto da Filettole a Lucca; la prima gara indetta dalla Regione è andata deserta. Il motivo dell'imprevisto sembra riconducibile a una questione di materiali; la Regione pretendeva una tubatura in ghisa di certe dimensioni e a certi costi non rintracciabili sul mercato nazionale. Nessuno è stato in grado, a queste condizioni, di avanzare un'offerta vantaggiosa; sembra che ora ci si orienti verso un altro tipo di materiale: forse si adopereranno tubature d'acciaio. A Lucca rallentano i tempi anche per la costruzione della centrale di potabilizzazione che in un primo momento doveva essere costruita accanto all'acquedotto centrale lucchese, a Salicchi. I lavori sono consegnati e in un anno e mezzo sarebbero pronti ma si sta ancora discutendo dell'ubicazione.

Nonostante tutto la Regione prevede che i lavori per l'acquedotto sussidiario siano pronti prima dell'estate dell'81: probabilmente saranno necessari ritocchi ai finanziamenti previsti (10 miliardi e mezzo) per la lievitazione dei prezzi. Da Pisa ad esempio è partita la richiesta per uno stanziamento di altri due miliardi per il tratto urbano (anello periferico); la Regione si è impegnata a trovare i fondi anche indipendentemente da un nuovo auspicabile stanziamento statale. E sempre la Regione, con l'obiettivo di stringere i tempi per l'acquedotto sussidiario, ha tacitato le pretese dei lucchesi trovando i finanziamenti necessari per l'allestimento di un parco sulle rive del Serchio all'altezza di ponte San Pietro e garantendo alla città delle mura il controllo sui livelli della falda della pianura e una portata di acqua del Serchio di almeno 600 litri al secondo.

I lucchesi in sostanza hanno temuto di essere depredati delle loro acque e hanno preteso e ottenuto garanzie.

Daniele Martini

E intanto l'amministrazione pensa già al futuro

Ripresi i contatti con l'Enel - Il grosso problema della potabilizzazione delle inquinatissime acque del Serchio

L'acquedotto sussidiario per Pisa non è ancora pronto e già in città ci si domanda se riuscirà a soddisfare i bisogni. Miglioramenti sostanziali senza dubbio ce ne saranno ma probabilmente non scomparirà nemmeno allora in maniera completa lo spauracchio della sete.

L'acqua i pisani andranno a prenderla dal Serchio alle porte di Lucca, poco a monte della città, nell'acquedotto saranno immesse quindi acque di superficie e questo pone problemi seri. Prima di tutto quello della potabilizzazione. Sarà un'acqua notevolmente costosa quella dell'acquedotto sussidiario: potabilizzare l'inquinatissimo Serchio impone infatti costi di gestione elevati. Il fiume lucchese arriva al punto prescelto per il prelievo gonfio di veleni e di sporco. Ha già incamerato gli scarichi della cartiera e ricevuto gli spurghi di alcuni comuni a nord di Lucca.

Il Serchio, poi, non è una fonte idrica inesauribile, soprattutto in considerazione di almeno tre fattori: la portata, le esigenze dell'acquedotto sussidiario e le garanzie volute dalla città di Lucca.

Primo: il Serchio, fiume a carattere torrentizio, ha un andamento assai discontinuo nel corso dell'anno con una stretta nei mesi estivi:

Secondo fattore: l'acquedotto sussidiario che sfrutta le acque del Serchio dovrebbe servire insieme a Pisa anche le esigenze idriche di Livorno. Le due città hanno condotto una politica comune per gli approvvigionamenti idrici e fin dall'inizio è stato deciso che l'acquedotto della Torre avrebbe portato acqua anche nella città labronica.

Terzo: il limite posto dai lucchesi agli emungimenti dal Serchio. Ottenendo dalla Regione la garanzia di una portata minima del fiume di 600 litri al secondo hanno messo un limite all'utilizzazione delle acque.

Di fronte a queste ristrettezze a Pisa hanno fatto la scelta della diversificazione delle fonti di approvvigionamento idrico.

«Non vogliamo dipendere totalmente da nessuna fonte e per questo manterremo in vita anche dopo l'entrata in funzione dell'acquedotto sussidiario quelle centrali minore o piccole disseminate tutt'intorno alla città» dice l'assessore Giuliana Berti che si occupa da anni dell'approvvigionamento idrico. Rientra in questa logica la ripresa di contatti tra il comune di Pisa e la direzione dell'ENEL e il ministero dei lavori pubblici. L'obiettivo dei pisani è di poter sfruttare anche per l'approvvigionamento idrico i bacini di Vagli e della Lima che potrebbero essere adoprati inoltre per la produzione di energia elettrica. Si tratterebbe in sostanza di concretizzare l'idea dello sfruttamento plurimo delle acque e di utilizzare a pieno tutte le risorse disponibili.

In un momento di stretta energetica e in presenza dei bisogni di acqua della pianura pisana e livornese lo sfruttamento idrico della Garfagnana — dicono al comune di Pisa — si pone con il carattere dell'urgenza. A Vagli ad esempio sarebbe possibile costruire due bacini uno sopra l'altro in modo da riciclare l'acqua e avere quasi una specie di energia rinnovabile. Con un sistema di pompaggio notturno si potrebbe riutilizzare l'acqua adoprata durante il giorno per la produzione d'elettricità. Una parte sarebbe incanalata negli acquedotti.

d. m.