

Per risolvere i problemi della viabilità in provincia di Livorno

L'Aurelia prima di tutto

L'impegno degli enti locali e delle forze di sinistra - Necessarie l'autostrada Livorno-Civitavecchia e la superstrada Firenze-Pisa-Livorno - Le strumentali critiche de

L'urgenza di affrontare e risolvere con rapidità i grossi problemi della viabilità nella provincia di Livorno è ormai avvertita da tutti.

Non tutti, però intendono risolvere il problema allo stesso modo: lo dimostrano le recenti polemiche.

La Dc per esempio punta al completamento dell'autostrada Livorno-Civitavecchia. E i democristiani attribuiscono la mancata realizzazione del tratto di autostrada agli Enti Locali, alla Regione, alle forze di sinistra, che avrebbero contrapposto, in alternativa, la richiesta di raddoppio della via Aurelia nel tratto Livorno-Grosseto. In sostanza la Dc cerca di contrabbandare le opposizioni legittime fatte dagli Enti Locali della Regione, come aiuto al completamento dell'autostrada.

Ma i democristiani sanno bene che il rifiuto netto avanzato dai comunisti non costituiva un «no» all'autostrada, bensì un «no» deciso al progetto SAT (sostituito dalla Dc) che col tracciato proposto avrebbe tagliato in due il territorio della provincia.

Inoltre il tracciato SAT, se approvato, avrebbe irrimediabilmente danneggiato numerosi parchi e riserve naturali, dando un colpo a gran parte di quelle attività economiche legate al turismo. Tutti questi elementi non interessavano e non interessano alla Dc, che in ogni occasione percorre la strada della speculazione, dello scempio territoriale, dell'offesa più sfacciatata all'ambiente ed alla natura. Questi stessi elementi invece essenziali per noi comunisti.

Per questo motivo le amministrazioni di sinistra si oppongono al tracciato SAT, ma non si oppongono al completamento dell'autostrada, anzi, indicano un nuovo tracciato a monte del territorio per favorire la realizzazione dell'autostrada e, contemporaneamente, salvaguardare l'unità del territorio e del grande patrimonio paesaggistico, ecologico, economico dell'intera provincia.

Il tracciato indicato dagli Enti Locali e dalla Regione, è bene ricordarlo, fu fatto proprio dallo stesso consiglio superiore dei Lavori Pubblici ed oggi pare venga indicato per il completamento del territorio per il tratto Livorno-Civitavecchia verrà incluso nel disegno di legge che prevede il rifinanziamento di alcune arterie autostradali.

I comunisti dunque non hanno seguito la linea del rifiuto ed anche se sono curanti che le autostrade non risolvono in modo soddisfacente tutti i problemi viari del paese, sono favorevoli al completamento di autostrade e al rifinanziamento di alcune arterie autostradali.

Naturalmente dovrà essere realizzata secondo il tracciato definito dagli Enti Locali e dalla Regione.

Ma quest'opera, in ogni caso, non deve essere ritenuta come sostitutiva dei necessari e indispensabili interventi per il completamento delle varianti Aurelia Livorno-Grosseto, che restano gli obiettivi prioritari per chi ha cuore l'incolumità dei cittadini e gli interessi economici della provincia.

Per risolvere i problemi della viabilità sul territorio provinciale, dunque, i comunisti propongono solleciti interventi di progettazione, finanziamento e appalto delle opere nei tratti dell'Aurelia da completare, ma anche la definizione e il finanziamento della superstrada Firenze-Pisa-Livorno, indispensabile anche per un corretto innesto della A 12 e dell'Aurelia con l'entroterra toscano.

Pagina a cura di Stefania Fraddanni



Occorrono altri 200 miliardi

Per l'ammendamento il governo non può nascondersi, deve dare risposte immediate - Gli interventi e le pressioni della Regione Toscana

Nel momento in cui si invoca a diversi livelli istituzionali e da più parti nel Paese l'esigenza di un impegno più proficuo per una politica di programmazione nazionale, di intraprendere una più corretta opera di pianificazione degli interventi nel territorio e nelle grandi infrastrutture, per corrispondere al ruolo che si intende affidare al Paese negli anni 80, di stabilire un quadro delle priorità infrastrutturali che risulti assentito anche dalle risorse disponibili, diventa una esigenza inderogabile per tutti ed in un qualsiasi livello presentare proposte organiche e credibili.

Però anche in questa occasione non possiamo prescindere dalla necessità di considerare «subito» una proposta organica nella quale siano evidenziati, insieme agli orientamenti generali, le risorse da reperire ed i tempi operativi preordinati per dare il via ad un piano di interventi di breve e medio termine capace di concretizzare un disegno completo di grandi «itinerari stradali» ed autostradali.

Orbene dato che il Governo ed il Parlamento saranno chiamati a decidere quasi contemporaneamente sui vari provvedimenti finalizzati allo stesso obiettivo (Piano triennale ANAS - per lo slittamento dall'81 all'82 - per una proposta di ulteriore finanziamento di 500 miliardi stornati dal suo tempo per essere destinati ad altre opere pubbliche, proposta di

legge 899 per uno stanziamento straordinario dell'ANAS per 300 miliardi da destinare alla costruzione della superstrada del Frejus in relazione agli impegni internazionali; proposta di legge n. 990 che prevede il superamento dell'art. 18 bis della 492 del '75 consentendo all'IRI di acquisire un mutuo di 1.020 miliardi per il completamento di alcune autostrade si rende indispensabile dire una parola chiara ai nostri legislatori nazionali, ponendoci al di sopra delle nostre aspettative che non possono, nell'interesse generale, essere sostanziate né da posizioni localistiche sul ruolo da attribuire alle varie arterie, né da posizioni riduttive che portino allo scaldamento delle valenze già attribuite nelle intese raggiunte a livelli europei in varie epoche.

Da qui la ragione per la quale abbiamo seguito con estrema chiarezza di posizioni le fasi di progettazione dell'Aurelia e del territorio. Tutto ciò che è stato fatto, e che è stato fatto, ha reso noto di non averne la disponibilità perché era stato soppresso il relativo capitolo in bilancio. Egualmente c'è stata la preoccupazione di sollecitare la pronta approvazione del progetto da parte del Consiglio di Amministrazione dell'azienda. Il Consiglio Regionale in più occasioni ha sottolineato l'urgenza di completare l'ammendamento, e si è così espresso nella mozione del marzo 1977 e nel parere espresso nel luglio '79 sul piano ANAS '79-81. Per gli obiettivi enunciati sono stati rivolti in più circostanze istanze agli organi statali competenti.

La situazione attuale vede in corso le procedure per l'appalto dei lavori del tra Livorno e Rosignano «La California» - in provincia di Livorno e dei tre lotti in provincia di Grosseto, da Rispetta a Braccagni.

A questo punto un intervento risolutore su questa arteria comporta un onere di 200 miliardi da collocare in un contesto di interventi su strade a valenza più limitata e comunque di interesse regionale e interregionale che comportano una previsione di impegno di 3.000 miliardi.

Ecco perché i problemi in discussione, per trovare una piena soluzione, possono essere riassunti per estrema sintesi - in questi due punti: a) per quanto attiene il Piano ANAS, nel quadro del voto unitario del Consiglio Regionale, stante la valenza nazionale ed internazionale assegnata all'Aurelia, deve essere assegnato un ulteriore stanziamento, b) per il piano autostradale teniamo a confermare che non assistono contraddizioni fra le due arterie dato che si tratta di completamento di grandi itinerari internazionali e di tracciati con ruoli diversi nelle destinazioni.

Ma qui la questione torna ad essere di valore politico, tanto per la necessità di prospettare un quadro organico di interventi per tutte le infrastrutture del trasporto di interesse europeo, senza limitarsi al solo aspetto viario per il quale ci sono già state mosse osservazioni critiche da parte della CEI, ed inoltre anche per la necessità di chiarire che una eventuale eccezione al 18 bis può essere solo conseguenza di completamenti indispensabili nel comparto autostradale senza dover riprendere una politica indiscriminata di interventi tesi al capovolgimento di quegli indirizzi che ci hanno già fatto invocare il bisogno di un Piano nazionale del trasporto ordinatore di tutti gli interventi e regolare di tutte le risorse dello Stato nei vari comparti.

Dino Raugi

Il completamento delle varianti

Dichiarazione dell'assessore provinciale Malloggi

Occorre procedere rapidamente al completamento delle varianti Aurelia da Livorno a Grosseto.

Gli Enti locali da anni avanzano questa richiesta pressante per evitare l'alto prezzo di vite umane procurato dal numero elevatissimo di incidenti che si verificano nei tratti più difficilmente percorribili e per ridurre i tempi di percorrenza, i costi economici e gli stress.

L'ammendamento della Aurelia è all'ordine del giorno delle comunità locali da un ventennio; in questo lungo arco di tempo purtroppo si è fatto poco e quello che si è fatto non ha certo seguito criteri di razionalità ed economicità, valga per tutti il tratto da Chiana a Rosignano inutilizzato da molti anni e che speriamo, con il 1980, possa essere agibile. Di chi le responsabilità? Senza dubbio di chi ha operato a livello nazionale - governo e ministro dei Lavori Pubblici - per non aver pro-

grammato e realizzato su questo territorio un sistema viario adeguato alle esigenze moderne del trasporto merci e persone. E' mancata infatti la presa di coscienza della realtà economica della provincia, che ha grosse industrie, due grandi porti, una fascia litoranea di forte attrazione turistica, collegamenti con le isole ecc. Potremmo anche dire che si è voluto trascurare la presa di visione di una carta geografica del sistema viario nazionale. E non si è dato ascolto alle istanze della Provincia e dei Comuni della fascia litoranea e delle isole che, con convegni, riunioni, ordini del giorno, non hanno mai cessato di richiamare la responsabilità nazionale a questa necessità di migliorare il sistema viario della nostra provincia.

L'amministrazione provinciale e i Comuni, per venire incontro ad alcune carenze operative nazionali (leggi, limiti dell'ANAS), si sono fatti carico di predisporre il

tracciato di massima di tutte le varianti, hanno collaborato alla ricerca di soluzioni capaci di attivare i tratti completati come quello di Livorno e che si immette nella strada provinciale via di Foggi; hanno contribuito al pagamento del progetto esecutivo affidato ad uno studio privato.

In queste ultime settimane si è riaccesa una polemica su «varianti Aurelia-Autostrada E11» come se il primo intervento potesse essere altro o ritardarne la realizzazione. Anche su questo tema la posizione degli Enti locali è sempre stata chiara e lineare, abbiamo evitato contrapposizioni pericolose ed abbiamo deciso di affidare alle varianti Aurelia priorità ed esecuzione. Questa decisione è maturata in rapporto ai costi delle due infrastrutture e perché il tratto di variante Aurelia da completare è di gran lunga più corto rispetto a quello dell'autostrada. Il rapporto è di 1 a 4 rispetto

al chilometraggio e di 1 a 8 circa, rispetto al costo. Cioè, il tratto dell'autostrada è 4 volte più grande e sei volte più costoso. Inoltre, mentre le varianti Aurelia risolvono completamente i problemi degli spostamenti nel tratto provinciale e danno un contributo notevole alla soluzione dei collegamenti nord-sud, l'autostrada può soddisfare solo quest'ultima esigenza con funzioni di scorrimento chiaramente diverse e che prevedono il pagamento del pedaggio.

Chi vuol misurarsi su questi problemi, soprattutto le forze politiche che hanno responsabilità nazionali, non può nascondere nessuno di questi elementi. Per quanto ci riguarda, intendiamo riaccomodare sempre di più il nostro impegno a quello del movimento politico e sindacale per far sì che l'Aurelia esca dalle secche dei finanziamenti ordinari e trovi quanto prima specificità di finanziamenti per il suo completamento.

...il turismo

Domenici, presidente dell'EPT di Livorno

«Negli ultimi tempi le definizioni per descrivere lo stato di grande disagio in cui si svolge il traffico lungo l'Aurelia nel tratto compreso tra Livorno e Grosseto si sono davvero sprecate: "Aurelia il nostro che uccide", "la via dolorosa", "di Aurelia si muore", "una strada fuori del tempo".»

Al di là del significato di tante colorite espressioni, che pur riflettono tutta la giustificata amarezza della pubblica opinione per una situazione divenuta insostenibile, e per un problema di così vitale interesse che da troppo tempo attende idonee soluzioni, resta il fatto inconfutabile che questo tratto di Aurelia è oggi forse il più disagiato d'Italia, se si tiene conto della densità di traffico, rapportata alle precarie condizioni di questa arteria, caratterizzata da una sede stretta e tortuosa, continui attraversamenti di centri abitati, e frequenti passaggi a livello ferroviari.

Tutto ciò determina tempi di percorrenza lunghissimi, incidenti con una sequela impressionante ed un tributo, in termini di vite umane, che la collettività non può e non deve ulteriormente sopportare.

Il fenomeno poi tende ad aggravarsi nel periodo estivo, quando alla abituale, elevata densità di traffico leggero e pesante si aggiungono le correnti di movimento stradale determinate dal flusso turistico: ecco che l'Aurelia si presenta quasi in permanenza nelle 24 ore con una interrotta fila di autoveicoli nei due sensi, che procedono con lentezza esasperante.

E' indubbio che, a parte ogni altra considerazione e riflesso d'ordine economico e sociale, tale stato di cose è seriamente pregiudizievole per il turismo nella provincia di Livorno, che, malgrado tutto, ha fatto registrare nel 1979 positivi indici di incremento, particolarmente accentuati per le correnti straniere.

D'altra parte è notorio che il flusso turistico si muove per circa l'80 per cento su automezzi privati, né è pensabile, per il notevole frazionamento della ricettività alberghiera ed extralberghiera nel territorio della provincia e la difficoltà obiettiva di raggiungere con altri mezzi le località scelte per il soggiorno, che questa realtà possa modificarsi in tempi ravvicinati.

Pertanto l'Aurelia attuale costituisce un freno notevole alla espansione delle potenziali possibilità di sviluppo turistico, crea notevoli disagi per gli ospiti in vacanza o in transito lasciando certo una immagine ed un ricordo non lieto di questa situazione, stringe in una specie di morsa anche psicologica le zone costiere scoraggiando gli ospiti ad effettuare gite ed escursioni sia verso le retrostanti zone collinari che verso gli altri centri toscani e vanificando in parte l'azione promozionale che gli Enti turistici cercano di svolgere in direzione del riequilibrio territoriale e dell'arricchimento dell'offerta turistica.

...il porto

Il Console della Compagnia portuale Piccini

«Il non aver attuato, fino ad ora, alcuna soluzione di raddoppio della via Aurelia, ha causato pesanti danni all'attività economica generale del nostro paese, e incidenti disastrosi»

Il tracciato attuale della via Aurelia (già troppo angusto per accogliere solo il normale traffico turistico dei consueti mezzi di trasporto individuale, è frequentato necessariamente anche da pesanti camion e pullmans. Tutto questo traffico comporta uno scorrimento troppo lento e pericoli di gravi sinistri. Chiaramente, la mancata attuazione di un adeguato progetto organico di ampliamento della via Aurelia determina, per il nostro porto, l'impossibilità di un'apertura allo sviluppo dei traffici al Sud.

Il trasferimento di merci e prodotti da e per quelle zone diventa infatti veramente difficoltoso. Ne deriva una sensibile lievitazione dei costi che incide sul volume del traffico, comprendendo all'8 per cento del volume complessivo confluito nello scalo marittimo livornese. Questa percentuale è decisamente troppo ridotta, limita la tendenza del naturale sviluppo delle varie attività economiche presenti e disincentiva la promozione di altre iniziative. E sappiamo benissimo quanto, invece, ci sia bisogno di mettere in moto con estrema urgenza i grandi meccanismi dello sviluppo economico per aiutare concretamente il decollo effettivo di tutte le zone a sud di Livorno!

Ecco allora che, senza ulteriori indugi, si stanno muovendo con ferma determinazione tutte le forze operanti per aumentare la pressione di lotta su chi è tenuto a intervenire praticamente nell'attuazione di un progetto, quello di ampliamento dell'Aurelia, che non può essere ulteriormente rimandato.

NUOVA TALBOT SIMCA 1510

SCOPRI A DUE PASSI DA CASA TUA LA NUOVA TALBOT 1510 riccamente equipaggiata di serie

CONCESSIONARIA

Bertini Torquato & C.

GROSSETO - Via Largo Aurelia, 9
TEL. 412.212 - 21.058

Per godere un perfetto viaggio di nozze, a portata di mano avete

L'ISOLA D'ELBA

Per informazioni:

ASSOCIAZIONE ALBERGATORI ELBANI

Calata Italia, 20-21
Tel. 0565 / 93555 - 92754
PORTOFERRAIO (Isola d'Elba)

GINO VOLPI

CONCESSIONARIA VEICOLI INDUSTRIALI **FIAT**

Da noi trovate la gamma completa dei veicoli industriali Fiat. Venite a trovarci. Parleremo anche delle buone condizioni che possiamo riservarvi, del nostro magazzino ricambi e del nostro proverbiale servizio assistenza. A presto.

PIOMBINO: viale Unità d'Italia - tel. 0555 - 31136
LIVORNO (Stagno): via Sacco e Vanzetti, tel. 0586/93274

UOMO DONNA RAGAZZO

semaforo rosso

L'ABBIGLIAMENTO

- classico
- sportivo
- casual

semaforo rosso L'ABBIGLIAMENTO

NEGOZI A: PIOMBINO - CECINA - GROSSETO PORTOFERRAIO - VENTURINA

GIUSTI

bomboniere - partecipazioni

PIAZZA GRANDE, 62 - Tel. 34307

Le ultime novità.

Confezioni originali

Vastissimo assortimento per la Comunione

Esclusivista bomboniere smalto «Laurana»

ristorante

la libeccciata

piazza guerrazzi 15
Livorno

OFFICINA

MAGGIORELLI

Specializzate in sostituzione

MARMITTE

Per qualsiasi tipo di auto

Via Palestro 77 - T. 22356 - LI

Comelato Renzo

Reti in listelli di legno e tavole ortopediche

PRONTA CONSEGNA

Via P. Pisana, 563

Telefono 422.264

Metti alla prova

190 HydroTrans

il primo stradale europeo con trasmissione idromeccanica di serie

PRESSO **VEICOM** CONC. VEICOLI INDUSTRIALI **FIAT**

VASTO PARCO USATO

Finanziamento SAVA IFA

VIA AURELIA NORD KM. 185 TEL. 412793 - GROSSETO

FIVECO