

DALL'INVIATA Maria A. Zegarelli

Libero li definisce terroristi ma non c'è traccia né di polizia né di digos e gli ospiti del camping discuto del dopo 11 settembre

Al campo anti-imperialista si sogna la rivoluzione

ASSISI La pasta sta cuocendo in pentola. Corrado e Rosaria aspettano che tutto sia pronto, seduti vicino alla loro tenda canadese. "Ma non siete preoccupati per il campo anti-imperialista che si svolge proprio qui, a venti metri dalla vostra tenda?" Corrado sorride. "Parli di quei terroristi a cui ha dedicato la prima pagina Libero?". "Sì, quello". "Sono preoccupato per altro, per il decreto salva Previti e Berlusconi non per questi ragazzi che parlano di antiglobalizzazione, giustizia, libertà", si intramette una gentile signora un po' in là con gli anni rimasto nel camping di Fontemaggi, un chilometro da Assisi, a far la guardia insieme al suo cane alle roulettes della sua famiglia.

Alle otto di sera si lavora nel Campo, arrivano i primi gruppi. La tenda dei dibattiti è pronta, come gli stand con il materiale "politico". L'albergo adiacente al camping ha già registrato il tutto esaurito. I gruppi arrivano alla spicciolata. Tedeschi, inglesi, italiani. Sono tutti giovani. Qualche quarantenne c'è, ma

per il momento l'età media non supera i trenta.

Moreno Pasquinelli, il portavoce del campo, arriva vestito di verde, il basco in testa, gli occhi come il colore della sua maglietta. Eccolo, è lui, il più pericoloso, l'eversore schedato dal quotidiano di Feltri. È uno dei collaboratori delle riviste no-global Voce Operaia e Praxis, è lo stesso che alla vigilia del G8 disse che ci sarebbe scappato il morto. "Ma non perché l'avevamo deciso, solo perché avevamo intuito la trappola che con il governo Berlusconi stava scattando. E avevamo indovinato", commenta.

Non c'è un poliziotto, un agente della digos, un vigile urbano. È vero: qui ci sono soltanto "rivoluzionari" che organizzano il loro appuntamento annuale senza alcun disturbo. Organizzano la dodicesima edizione del "Campo anti-imperialista", mee-

ting internazionale di tutti i gruppi rivoluzionari. È stato lo stesso Moreno a chiedere tutte le autorizzazioni alla questura, al prefetto. Lo conoscono bene a Perugia, sono già tre anni che si svolge qui l'iniziativa. Ad Assisi sono tutti tranquilli. Tutti.

Lungo il viale del camping, nello spazio a loro riservato, c'è uno striscione. "E se fossimo capaci di unirci per dare colpi più solidi e sicuri affinché l'aiuto ai popoli sia ancora più effettivo quanto sarebbe più grande e vicino l'avvenire". È una frase del Che. E un altro ancora che sembra urlare, tanto è scritto con colori forti: "Posti di lavoro non bombe".

Moreno risponde al cellulare che squilla in continuazione: gli ultimi preparativi, prima dell'inizio del concerto inaugurale delle 21.30. Si accarezza il basco, "un regalo del generale Steven Mirkovic, che non ac-



Madri di Plaza de Mayo con cartello di protesta e foto dei bambini spariti

cettò mai il cambiamento del nome del partito comunista voluto dal Milosevic. Un vero jugoslavista". E poi inizia a parlare, un fiume in piena. I temi di quest'anno, racconta, sono sostanzialmente tre: cosa è cambiato dopo l'11 settembre; la questione Iraq e la lotta contro il terrorismo. Parla di etica, che non può essere solo teorica, dice. Discute di islam e islamismo. Di dominio della culturale made in Usa, di capitalismo. Di pace che non c'è. Critica i no global, da Agnoletto a Casarini: non vanno alla radice del problema - sostiene -. Loro sono per una globalizzazione dal volto umano. Noi riteniamo che l'Occidente non sia l'ombelico del mondo". Il loro essere antiglobalizzazione, sottolinea, è più radicale.

Sia chiaro: qui siamo nel "Campo anti-imperialista, edizione 2002, i cui scopi - per raccontarla

con il loro regolamento - sono molteplici, tra cui il principale è quello di rafforzare e sviluppare la conoscenza tra le varie forze anti-imperialiste e rivoluzionarie che vi parteciperanno, favorendo, attraverso lo scambio teorico e della propria esperienza, l'affermazione di comuni valori anti-imperialisti, internazionalisti e antifascisti fondati sulla solidarietà di classe, quali indispensabili premesse per avanzare nella lotta contro l'imperialismo". Ne parleranno da oggi, fino a sabato prossimo. Le organizzazioni che hanno aderito sono 87, dal Partito comunista operaio e contadino del Pakistan, alla Sinistra democratica del Messico, a Democrazia popolare, al Gruppo anti-Nato di Berlino alle Madri di Piazza di Maggio, in Argentina. E così via. "E ci sarà anche il professor J., cioè Yaime Yovanovic Prieto, "che non è l'assassino di cui parla Libero, ma un uomo che si batté contro Pinochet - precisa Moreno Pasquinelli -. Siamo felici di averlo qui anche quest'anno". Alla domanda del perché Assisi, risponde: "Perché qui c'era l'uomo più eretico e più rivoluzionario della storia, quello più coraggioso di tutti: Francesco".

Maremma, l'autostrada della discordia

Al progetto di Lunardi si contrappongono il piano della Regione e quello di Legambiente

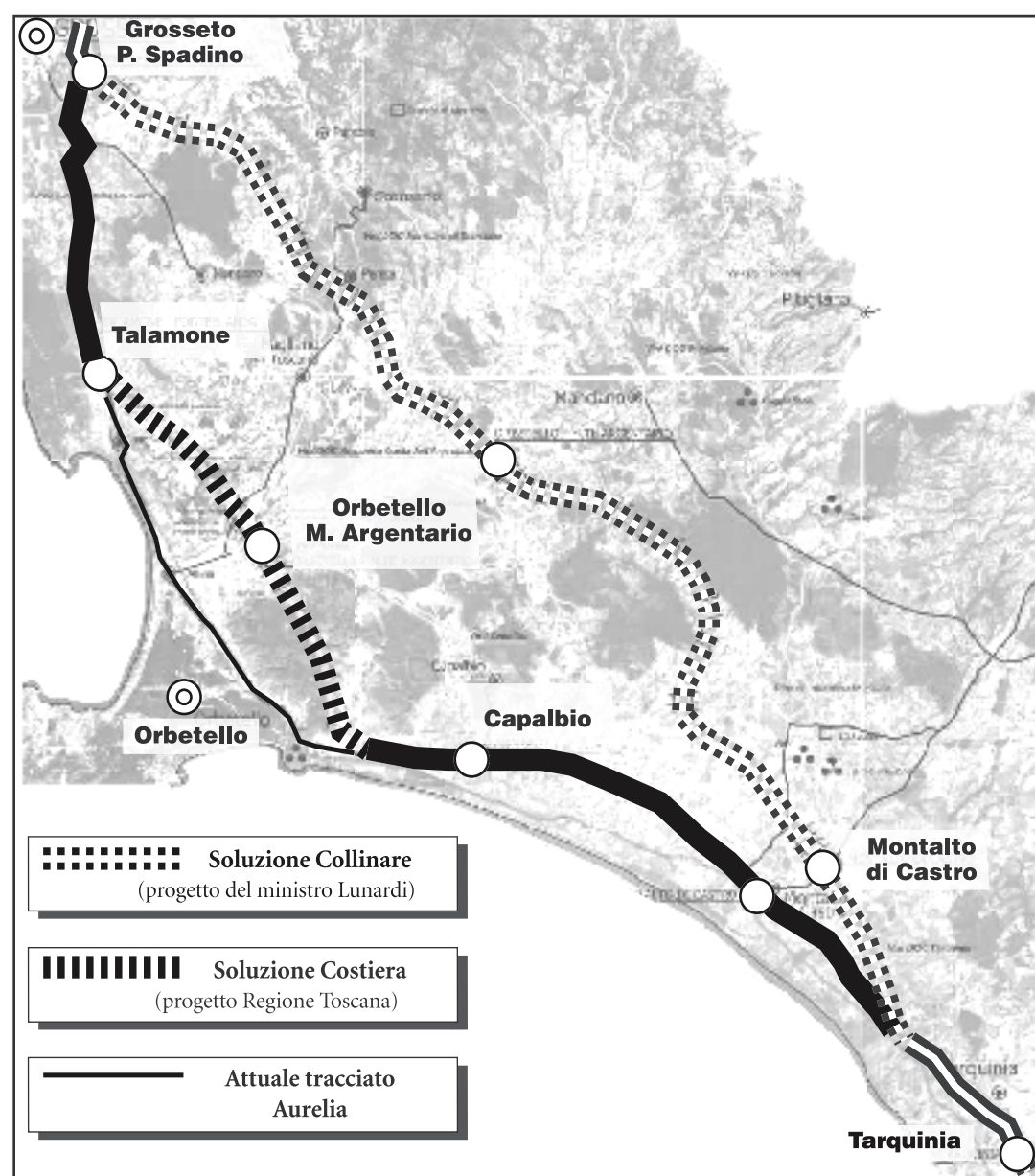
Massimo Solani

ROMA Fra Civitavecchia e Livorno una strada c'è, da millenni. Dal secondo secolo avanti Cristo, da quando gli antichi Romani decisero di prolungare la strada che collegava l'Urbe a Cerveteri fino a raggiungere le province del settore ligure attraverso la litoranea tirrenica. Eppure questa storia, più che dell'Aurelia che c'è, è quella dell'autostrada che potrebbe esserci, che molti vogliono e altrettanti osteggiano con vigore.

A decidere di mettersi in marcia da Lisbona, in Portogallo, per arrivare fino in Sicilia oggi si potrebbe comodamente viaggiare su chilometri e chilometri di autostrade senza soluzione di continuità, se non fosse per quel tratto di Aurelia che separa Livorno da Civitavecchia. Chilometri pericolosi, quasi interamente a due corsie, fitti di incroci e raso e palcoscenico negli ultimi anni di un numero di incidenti mortali che nessuno riesce più a conteggiare. Ed è proprio a questo punto che la storia dell'Aurelia (che c'è e continua ad esserci) si incrocia a quella dell'autostrada che potrebbe sorgere. Una arteria che sino ad oggi, però, più che sui piloni e sul cemento è stata costruita sulle carte dei progetti, dei lavori appaltati e poi revocati, delle petizioni popolari e dei conflitti di titolarità. Una storia vecchia di trent'anni e che negli ultimi mesi sembra però arrivata ad un punto di svolta. O di rottura.

Da una parte il governo, e su tutti il ministro Lunardi. Quello delle Grandi opere da realizzare a tutti i costi, anche se magari i conti non tornano. Anche a costo di sfregiare il paesaggio e mettere in ginocchio l'ambiente. Lunardi quell'autostrada vuole farla e ha più volte ripetuto che è disposto a passare sopra all'opposizione. Cinquantacinque chilometri che si dovrebbero discostare all'altezza di Grosseto dall'attuale percorso dell'Aurelia, sparati a tagliare in due le terre del «Morellino di Scansano», buccando lo splendido complesso dei Monti Bottigli e la Valle del Medio Albegna, lambendo il comune di Capalbio e ricollegandosi alla consolare pochi chilometri dopo Montalto di Castro. Un progetto faraonico, dai prezzi elevatissimi e dall'impatto incalcolabile sull'equilibrio ambientale della zona.

Un progetto cui il primo ad opporsi è il presidente della Regione Toscana



Il tratto dell'Aurelia fra Grosseto e Livorno è ormai inadeguato e causa di continui incidenti

Claudio Martini, secondo cui una autostrada che segua quel tracciato «è irrealizzabile, distrugge l'ambiente non serve alle comunità locali né contribuisce allo sviluppo della zona», in cui tanto per farsi una idea, negli ultimi anni sono stati realizzati oltre 300 agriturismi che attirano visitatori da tutto il mondo. Ragioni per cui Martini ha incaricato un pool di esperti per mettere a punto un progetto alternativo, più economico e a suo dire di minore impatto ambientale. Un pro-

getto che vorrebbe una autostrada costruita quasi per intero parallelamente alla attuale sede dell'Aurelia. La soluzione costiera la chiamano. E abbinata alla sua realizzazione gli esperti della Regione vorrebbero che si potenziassero le vie di servizio per il traffico locale, tanto su ruota quanto su rotaia. Il tutto per una spesa complessiva comunque minore rispetto a quella prevista dalla «soluzione collinare» voluta dal ministro Lunardi. «Tra la nostra autostrada e gli accordi del 2000 -

aggiunge l'assessore Riccardo Conti - non c'è grande differenza, cambiano i modi di gestione e di finanziamento ma l'impatto ambientale è lo stesso».

Fra progetti di autostrada che buchino le colline o corrono pericolosamente vicine alla costa, invece, c'è anche chi pensa che la soluzione non stia né da una parte né dall'altra, ma solo in quel tracciato disegnato oltre 2000 anni fa. L'Aurelia che c'è, appunto, e quella che potrebbe diventare con alcuni interventi che le as-

Ma il progetto di autostrada che taglia le Colline distruggerebbe agriturismo e viti del Morellino

sociazioni ambientaliste propongono. Massicci adeguamenti alla sede, nuovi svincoli, varianti e ristrutturazione della viabilità locale. Il tutto per una spesa minore a quelle preventivate per i due progetti autostradali. Una idea vecchia della scorsa legislatura che era stata approvata, e che oggi le associazioni di salvaguardia dell'ambiente rilanciano con forza. Meno costosa, dicono, di minore pervasività nello splendido ecosistema di quella zona al confine tra Lazio e Toscana.

l'intervista
Vezio De Lucia
urbanista

«Il progetto della Regione Toscana, invece, ha buone possibilità di trovare punti di incontro con la proposta degli ambientalisti»

«Dannoso e costoso: isoliamo il piano del governo»

ROMA Si schiera con il fronte ambientalista l'urbanista e consigliere nazionale di Italia Nostra Vezio De Lucia, e dice: «La soluzione Lunardi? È da isolare perché è inutile e dannosa» e "invita" il governatore della Toscana Martini a trovare un accordo con il mondo della cultura e della tutela del paesaggio e dell'ambiente.

Tanti progetti per l'autostrada della Maremma: progetto Lunardi, soluzione regionale, ipotesi ambientalista. Quale scegliere?

«La soluzione migliore è il poten-

ziamento dell'Aurelia, quindi scendo al fianco degli ambientalisti».

E perché?

«È la soluzione meno impattante e più economica, a parità di capacità di traffico, con una soluzione autostradale. Mi sembra comunque indispensabile isolare come inutile e dannosa la soluzione Lunardi, che tra l'altro oltre al maggior costo e al maggior danno ambientale sarebbe anche quella destinata, credo, a servire peggio il trasporto perché tutto il traffico costiero, che è quello più preoccupante, non avrebbe alcuna utilità ad avvalersi dell'autostrada maremmana. Bisogna isolare il progetto Lunardi e affrontare soluzioni, che spet-

ta soprattutto alla Regione promuovere: e cioè trovare un accordo tra l'ipotesi Martini e ambientalisti. Non si deve spezzare il fronte tra la Regione Toscana e il mondo della cultura e della tutela del paesaggio e dell'ambiente».

Ma sono entrambi per soluzioni diverse, no?

«Insieme devono far fronte comune contro la soluzione governativa per recuperare l'unità che si era realizzata nel 2000 per la cosiddetta soluzione Anas, che l'aveva progettata, della Regione e delle associazioni ambientaliste. Credo che si debba ripartire da quella soluzione: sviluppare una franca e serrata discussione

alla quale il presidente Martini sarà di sicuro disponibile».

E perché allora Martini non ha riproposto la soluzione Anas e si è invece affidato al pool di esperti?

«Martini credo che sia stato convinto da ragioni di carattere finanziario. Ma io propongo al presidente della regione Toscana di favorire al più presto un incontro tra i suoi esperti, quelli che hanno prescelto la soluzione autostradale costiera, e gli autorevoli esperti del mondo ambientalista che sono viceversa favorevoli alla soluzione Anas. Credo che una discussione approfondita e documentata sarà di grandissima utilità. Personal-

mente penso che le ragioni del potenziamento dell'Aurelia siano vincenti. Perché l'autostrada comporta anche una strada non sotto barriera e nell'insieme determina un impatto ambientale più pesante e ha una geometria, come dicono gli esperti, più complicata: non facile da insire nel territorio. E poi è più costosa».

Il progetto Anas era ed è a portata di mano, perché allora tutto questo can can?

«La soluzione Anas sembrava decisa due anni fa. A determinare la ripresa della discussione è stata l'atteggiamento governativo. Ma quello di Lunardi è un progetto disennato: dovendo attraversare un paesaggio oro-

graficamente complicato è costretto ad alternare gallerie e viadotti. Quindi con costi vertiginosi e con un effetto devastante assicurato in uno dei paesaggi più suggestivi del territorio nazionale, dove si è sviluppata l'economia della bellezza basata sull'agriturismo, le colture di gran pregio e che sono meritevoli del più assoluto rispetto al micidiale progetto Lunardi. Da questo punto di vista, per fortuna, Martini rappresenta una delle Regioni che in Italia hanno saputo meglio governare questa nascente economia della bellezza e della qualità del paesaggio e quindi credo che sarà sensibile ai motivi che inducono il fronte degli ambientalisti a preferi-

re una soluzione più leggera anche per quanto riguarda la costa».

L'assessore toscano alla viabilità, Riccardo Conti, ha detto ieri che tra il loro progetto di autostrada e la superstrada Anas non c'è grande differenza. Come legge questa dichiarazione?

«Va letta positivamente. Mi sembra disponibile a sviluppare e approfondire un confronto. Se c'è poca differenza tra la soluzione autostradale e quella Anas a me sembra ragionevole, lo ripeto, far prevalere tra i criteri di scelta quello ambientale, proprio per la eccezionale qualità dei luoghi che si devono attraversare».