

Si potrebbe lasciare tutto come è adesso
C'è chi lo pensa e lo spera, contando
sui contrasti che qualunque scelta suscita

Io non credo sarebbe una buona soluzione
Scegliamo invece come nelle Marche
e negli Abruzzi di passare per le colline

La strada va fatta, la costa va salvata

CLAUDIO PETRUCCIOLI

Segue dalla prima

In Italia la percentuale delle merci trasportate su gomma è di gran lunga più alta della media europea. Se si faranno forti e buoni investimenti nel trasporto su ferro, se verranno introdotte innovazioni organizzative, nei prossimi venti anni si riuscirà a contenere e bloccare la tendenza alla crescita del trasporto su gomma, non ad invertirla; tutti gli studi concordano su questo punto. In Italia, anche il traffico nord-sud, tanto di merci che di persone, è destinato a crescere. Se si apre una linea di transito senza il pagamento del pedaggio, e - almeno relativamente - comoda, nel giro di pochi anni sarà saturata dal traffico merci, che non si fa sfuggire una significativa riduzione dei costi. Chi ne vuole una prova, percorra la Perugia-Cesena, superstrada senza pedaggio; si troverà in mezzo ad una ininterrotta processione di Tir. È il principale motivo per il quale non mi sembra convincente la ipotesi dell'«adattamento» dell'Aurelia. Una arteria «autostradalizzata» ma gratuita provocherebbe una crescita esponenziale del traffico pesante, già oggi molto intenso; crescita ancora più forte una volta sistemata (come deve essere fatto) la Siena-Grosseto che, con il raccordo Firenze-Siena offrirebbe una alternativa più che appetibile (anch'essa gratuita!) alla autostrada del sole. Le conseguenze (per l'ambiente, per il traffico persone, per la sicurezza) sono immaginabili. D'altro canto, l'adattamento dell'Aurelia comporta una tale quantità di «varianti» (tratti da costruire ex-novo) e un rafforzamento tale del sistema stradale per il traffico locale, da non distanziarsi molto - alla fine - rispetto a un tracciato

autostradale «costiero», cioè a ridosso dell'attuale tracciato della stessa Aurelia. Se questi supporti non venissero realizzati, separando il traffico di lunga percorrenza da quello locale, si porrebbero le premesse per un «tappo» analogo a quelli esistenti sulla Salerno-Reggio Calabria. Ciò vuol dire una alta congestione di interventi sul territorio che si aggiungono a quelli già esistenti (la ferrovia, la centrale elettrica con i connessi servizi). Il comprensorio a ridosso dell'Argentario (grosso modo da Talamone a Montalto di Castro) finirebbe per assomigliare a una grande «area industriale». Certo, si potrebbe lasciare tutto come è adesso. C'è chi lo pensa e lo spera contando sulle diatribe esistenti e sui contrasti che qualunque scelta suscita. Io non credo sarebbe una buona soluzione: né per il sistema nazionale della grande viabilità, e neppure per l'area direttamente interessata. Inoltre, l'intervallo che impedisce la saldatura fra i due tratti autostradali o assimilabili, da Grosseto a Civitavecchia è ormai breve: settanta chilometri. Ancor più breve è il tratto contrario, che non raggiunge i quaranta. È dunque più che ragionevole prevedere che il tratto autostradale di completamento si farà. È questione di anni, al massimo. Esiste (da sempre, non da quando c'è Lunardi al ministero) un'ipotesi, diversa da quella che accresce il carico infrastrutturale sulla costa, peraltro già oggi pesante: spostare di qualche chilometro nell'interno il tracciato dell'intervento. Gli argo-



I bambini di Sant'Anna di Stazzema pochi giorni prima della strage nazista. Domani si celebra l'anniversario

la foto

menti adottati per escluderla non mi sembrano convincenti. Trascuro quello che alza le barricate in nome della «difesa della Maremma»: come se la Maremma si fermasse alle colline ed escludesse le zone costiere. Fosse così, la Maremma sarebbe famosa per l'aria fina, non per le paludi e la malaria, e nessuno si sarebbe sognato di definirla «amarra». Anche l'argomento economico non mi sembra adeguato. La autostrada interna è costosa perché prevede opere per ridurre l'impatto ambientale. Probabilmente si deve fare ancora di più in questa direzione, riducendo ad esempio i tratti su viadotto e aumentando quelli «interrati», anche se il loro costo è di circa il 60% superiore. Inoltre, va verificato con la massima attenzione l'attraversamento della zona di Vulci, un'area archeologica in gran parte inesplorata. Di soldi, dunque, ne occorreranno se mai più di quanti oggi previsti. Ma contrapporre a ciò una presunta «economicità» della autostrada costiera è indice soltanto di sbrigativa ottusità e di incompetenza. Se si vuole evitare che le autostrade devastino le zone che attraversano, qualsivoglia esse siano, costano: ed è giusto che costino. Ogni euro che si risparmia al momento della costruzione viene pagato - in un modo o nell'altro - dal territorio, con interessi altissimi. Al limite, se si facessero quaranta chilometri di autostrada interamente in galleria, diventerebbe relativamente indifferente dove la si fa passare. Non sono assurde fanta-

sie: da molti anni esiste un progetto di autostrada Milano-Brescia in sotterranea, visto che è ormai impossibile trovare spazio in superficie. Se qualcuno pensa che una autostrada che attraversa una zona pianura fortemente antropizzata, con molti insediamenti e attività economiche, sia meno «costosa» dell'equivalente che attraversa zone collinari disabitate e con una natura vergine, deve domandarsi seriamente se non vadano radicalmente rivisti i suoi criteri di contabilità; e se la sua «cultura» non consista nell'abbandono al saccheggio dei territori più pregiati per arroccarsi a difesa di quelli più periferici. Nell'ultimo mezzo secolo, in Italia, sono state costruite tante autostrade da consentire il ricorso ad una ricca esperienza. Non è la prima volta che si interviene in situazioni caratterizzate dalla presenza di rilievi collinari vicini al mare, dal quale li separa una stretta striscia di terreno. Tutte le Marche e quasi tutti gli Abruzzi sono così. Lì è stata costruita una autostrada «collinare», che si sviluppa lungo una fascia di qualche centinaio di chilometri i cui pregi ambientali, culturali e storici non sono certo inferiori a quelli del grossetano. E non ci sono state devastazioni. Infine, vorrei proporre al Presidente della Regione Toscana Martini e all'assessore Conti, di considerare un indice molto semplice e - tuttavia - molto significativo. Facciano calcolare la distanza media delle autostrade dal mare; scelgano l'unico verso che preferiscono: Mediterraneo, Italia, o anche solo la Toscana. E vedranno che a risultare lontanissima da quel punto di equilibrio non è la soluzione collinare ma quella costiera da loro tenacemente sostenuta.

È per la Maremma che abbiamo scelto l'autostrada

RICCARDO CONTI *

In un clima sempre meno tollerante verso il confronto, la scelta di l'Unità di dedicare un ampio spazio al dibattito sulla realizzazione di una grande opera, è un esempio positivo, da imitare. Non a caso la regione Toscana ha aperto, sul corridoio tirrenico, un tavolo a cui partecipano Provincia e Comuni interessati, aperto al contributo di organizzazioni sociali ed economiche, ambientalisti ed esperti. Lavoriamo per mettere a punto una proposta alternativa da sottoporre al confronto con il ministro Lunardi. Siamo i primi ad essere interessati non solo alla tutela, ma alla valorizzazione della Maremma. Recentemente il Censis ha parlato di quest'area come di una realtà non più marginale, ma dinamica e protagonista dello sviluppo regionale. Tutto ciò sarà pure merito di qualcuno? Sicuramente dei maremmani e delle loro istituzioni. Se oggi Grosseto è il

primo distretto rurale europeo, significa che le scelte compiute, anche dalla Regione, hanno dato i suoi frutti. E non c'è dubbio che la soluzione del corridoio rappresenta una scelta importante per il futuro di questa zona. Ma andiamo per ordine. Primo. È necessario risolvere questo problema? Noi pensiamo di sì: prima lo risolviamo e meglio è. Tra Grosseto e Civitavecchia c'è un imbuto non più giustificabile. Risolverlo è un'esigenza non solo regionale, ma europea. Attenzione: la soluzione non può essere di puro attraversamento, ma deve rispondere alle esigenze locali. Anche un modello di sviluppo sostenibile, come è appunto quello maremmano, per consolidarsi ha bisogno di una moderna rete infrastrutturale collegata con la realtà economica e sociale: dai porti alle realtà produttive fino alle località turistiche. Nasce anche da qui la nostra contrarietà alla proposta del

ministro Lunardi. Secondo. Qual'è allora la soluzione? Secondo noi è quella costiera. Serve di più alla Maremma ed è anche quella più funzionale a quel riequilibrio previsto dal piano nazionale dei trasporti - approvato dal centrosinistra - che punta sullo sviluppo delle ferrovie e del cabotaggio. È quella costiera perché costa allo Stato molto meno e non sventra l'ambiente, come invece accadrebbe con il percorso collinare che prevede ben 26 km tra viadotti e gallerie. Questa battaglia è tutt'altro che vinta: il ministro Lunardi non ha affatto rinunciato alla sua proposta. Se prevalesse sarebbe un pericolo serio per la Maremma ed il suo modello di sviluppo. Crediamo che di questo dovremmo essere tutti consapevoli. Terzo. Autostrada o superstrada? La regione ha scelto l'autostrada. Una scelta difficile, ma necessaria. Siamo stati protagonisti convinti dell'accordo del 5 dicembre 2000 che prevede-

va una superstrada con tipologia autostradale e non escludeva, in caso di carenza di risorse, il ricorso alla finanza di progetto. Se oggi abbiamo cambiato linea è appunto perché il governo si è detto indisponibile a realizzare quest'opera con finanziamenti pubblici. Insistere significa correre il rischio di lasciare le cose come stanno per almeno altri 30 anni: come insegna la vicenda della Due Mari (Grosseto-Fano). Se la sfida è quella di aprire i cantieri entro il 2004: noi l'accettiamo. Anzi, rilanciamo: con le risorse previste dal governo per il corridoio tirrenico potremo completare anche il raddoppio della Grosseto-Siena, che è la vera emergenza per la mobilità nella Toscana del Sud. In questo modo la Maremma uscirebbe definitivamente dal deficit infrastrutturale in cui ha vissuto e avrebbe, per la prima volta, la possibilità di consolidare la sua economia locale, fondata sull'agricoltura di qualità, il turismo

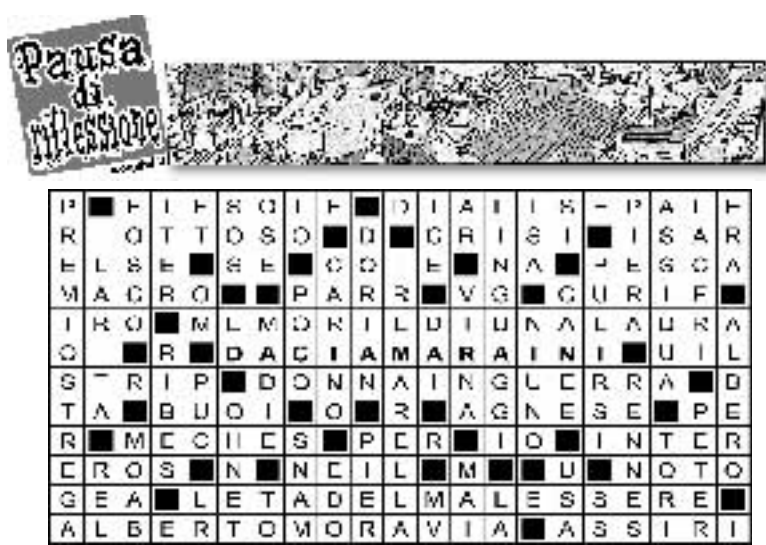
e la piccola impresa. Ricordo che tutto ciò accade nel mezzo ad un aspro contrasto istituzionale tra regione Toscana e governo sulla legge obiettivo. Particolare non secondario, anche se sottaciato da tanti nostri interlocutori. Voglio poi aggiungere un'altra considerazione: tra superstrada e autostrada non ci sono, da un punto di vista ambientale, significative differenze. Sono ambedue larghe 25 metri. Ciò in virtù delle normative entrate in vigore nel gennaio 2002 che impongono, per motivi di sicurezza, una larghezza di 25 metri anche per le superstrade a tipologia autostradale. L'unica differenza è legata alla viabilità alternativa, necessaria in ogni caso viste le caratteristiche attuali dell'Aurelia. Per la superstrada è sufficiente di 8,50, mentre per l'autostrada deve essere di 10,50: due metri in più non sono certo un ostacolo insormontabile.

Anche rispetto alla variante di Orbetello il problema si pone comunque: ricordiamo che il tracciato della superstrada non ha avuto il via libera da parte della commissione per la valutazione dell'impatto ambientale. Diciamoci la verità: l'unica vera differenza è quella del pedaggio. Studieremo forme di differenziazione per il traffico locale. Aggiungo che in tutta Europa, proprio tra i riformisti, prevale la linea di ripartire, tra cittadini e utenti, i costi per le grandi infrastrutture. Ciò è considerato necessario non solo per un problema di tempestività, ma anche per una questione di equità e di trasparenza. Una politica di ispirazione riformista, deve evidenziare i costi necessari alla realizzazione e alla gestione delle infrastrutture, siano esse strade, ferrovie o porti, ciò al fine di favorire soluzioni che solo apparentemente costano meno, solo perché i costi vengono

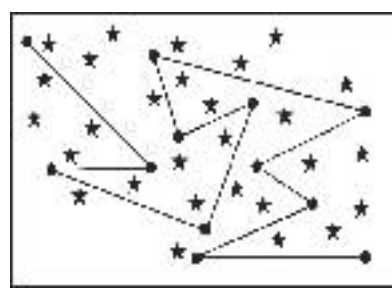
scaricati sulla fiscalità generale. C'è un problema ancora aperto: è quello del tracciato costiero. La nostra proposta è questa: decidiamo insieme. Scegliamo insieme percorso, soluzioni tecniche e architettoniche per fare una «autostrada ambientalizzata». Se uniamo sensibilità e competenze possiamo trovare una soluzione per completare il corridoio tirrenico che abbia perfino un impatto inferiore a quello che avrebbe una superstrada costruita dall'Anas. Il corridoio tirrenico riguarda una fascia ampia della costa toscana, dai porti di Livorno e Piombino alle aree turistico-industriali, da quelle agrituristiche della costa al distretto rurale maremmano. Insomma è un pezzo importante di Toscana che ha bisogno di sostenibilità e qualità, infrastrutture comprese.

* Assessore ai trasporti della Regione Toscana

Soluzioni



La striscia rossa: Benares, Bengala, Benevento - Ammonito Boito Bandito - Mustacchi Mussola Muscolatura - Sollecito Solventi Solferino - Mondaini Maraini Abbaini. Le lettere aggiunte formano Benito Mussolini. Le parole strane: ogni parola contiene una terna di lettere consecutive ripetuta due volte (nell'ordine ter, con, for, bar, rio, par, ant. Indovinelli: il ladro.



DIRETTORE RESPONSABILE Furio Colombo

CONDIRETTORE Antonio Padellaro

VICE DIRETTORI Pietro Spataro, Rinaldo Gianola (Milano), Luca Landò (on line)

REDATTORI CAPO Paolo Branca (centrale), Nuccio Ciconte, Ronaldo Pergolini

ART DIRECTOR Fabio Ferrari

PROGETTO GRAFICO Mara Scanavino

l'Unità

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Marialina Marcucci PRESIDENTE

Alessandro Dalai AMMINISTRATORE DELEGATO

Francesco D'Ettore CONSIGLIERE

Giancarlo Giglio CONSIGLIERE

Giuseppe Mazzini CONSIGLIERE

"NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.p.A."

SEDE LEGALE: Foro Bonaparte, 69 - 20100 Milano

Certificato n. 3408 del 10/12/1997

Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma, Quotidiano dei Gruppi parlamentari dei Democratici di Sinistra - l'Unità. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555

Direzione, Redazione:

- 00187 Roma, Via dei Due Macelli 23/13 tel. 06 696461, fax 06 69646217/9
- 20124 Milano, via Antonio da Recanate, 2 tel. 02 8969811, fax 02 89698140
- 40133 Bologna, Via del Giglio 5 tel. 051 315911, fax 051 3140039

Stampa: Sabo s.r.l. Via Carducci 26 - Milano

Fac-simile: Sies S.p.A. Via Santi 87 - Paderno Dugnano (MI)

Serom S.p.A. Via del Fosso di Santa Maura - Torre Spaccata (Roma)

Ed. Telestampa Sud Srl, Località S. Stefano, 82038 Vitulano (BN)

Unione Sarda S.p.A. Viale Elmas, 112 - 09100 Cagliari

STS S.p.A. Strada 5a, 35 (Zona Industriale) - 95030 Piano D'Arce (CT)

Distribuzione: A&G Marco Spa Via Fortezza, 27 - 20126 Milano

Per la pubblicità su l'Unità: **Publikompass S.p.A.** Via Carducci, 29 - 20123 MILANO

Tel. 02 24424443 Fax 02 24424490
02 24424533 02 24424550