

Una legge approvata l'agosto scorso ci riporta agli scempi del boom

# Mille chilometri d'autostrada è un nuovo assalto alla natura

La spesa dichiarata è 800 miliardi, ma se ne prevedono oltre 5000. Le polemiche, che investono l'intero progetto, riguardano in particolare il tratto Livorno-Follonica, dove una superstrada dovrebbe sovrapporsi all'Aurelia

di ANTONIO CEDERNA

ROMA — Non c'è crisi economica e crisi energetica che tengano, non c'è tetto di deficit pubblico né inflazione che inducano a riflettere: come fossimo in tempi di boom, l'Italia ricomincia a costruire autostrade, aggiungendo altri mille chilometri ai quasi seimila esistenti (per una spesa che può essere valutata in oltre cinquemila miliardi). Lo ha deciso una legge («piano decennale per la viabilità di grande comunicazione») approvata l'agosto scorso col consenso sostanziale di tutti quanti i partiti, della quale è adesso in discussione il programma stradale per le opere giudicate prioritarie, per una spesa dichiarata di 800 miliardi. È una legge tutta in deroga a quella dell'agosto 1975 che intendeva giustamente mettere un freno allo spreco delle due carreggiate, ma tutta in regola con i difetti di sempre: realizzazione di doppiami, cedimenti a pressioni elettorali, disprezzo per il territorio, nessuna connessione con la viabilità locale, preferenza per le lunghe percorrenze, trasferimento alla società Autostrade dell'Iri dei tronchi passivi, garanzia dello Stato ai debiti delle società concessionarie (che secondo una relazione di una commissione senatoriale del '77 ammontavano a oltre quattromila miliardi).

Chi pensava che ogni sforzo dovesse essere piuttosto indirizzato al miglioramento della viabilità ordinaria, al potenziamento del trasporto su ferrovia, a riorganizzare il traffico nelle aree metropolitane con provvedimenti un po' più seri dell'aumento delle multe per sosta vietata, è rimasto deluso. Avremo invece, tra le tante opere previste un nuovo pezzo della famigerata Venezia-Monaco, il completamento della vergogna delle autostrade abruzzesi e una nuova Autostrada del Sole, cioè la Civitavecchia-

Grosseto-Livorno (per un costo valutabile in duemila miliardi e passa): un fastoso doppiame di quell'altra opera prevista che è il «completamento» della statale Aurelia nel tratto Livorno-Grosseto, per il quale sono stati stanziati cento miliardi. (Ed è già una bella cosa che non si faccia più parola della Trento-Vicenza-Rovigo, meglio conosciuta come Pi-Ru-Bi, ovvero Piccoli-Rumor-Bisaglia).

## Urbanizzazione caotica

Occupiamoci dell'Aurelia. È indubbio che nel suo tratto tra Livorno e Follonica presenti gravi strozzature: ma l'assurdità sta nel fatto che l'Anas ha colto l'occasione per ripresentare un suo vecchio progetto, lo stesso che in questi ultimi anni è stato oggetto di dure critiche da parte delle forze politiche e delle amministrazioni comunali, provinciali e regionali, in innumerevoli convegni e incontri di studio. Assurdo perché consiste in una grande arteria completamente nuova, in una superstrada praticamente sovrapposta all'Aurelia attuale o, meglio, incuneata tra di essa la ferrovia, o a mare di questa: a carreggiate separate e chiusa alla viabilità minore, larga 22 metri, con ponti, viadotti, gallerie ed enormi svincoli di tipo autostradale; col risultato di sfasciare irrimediabilmente una novantina di chilometri di uno dei più bei litorali italiani.

Contro questa prospettiva si è pronunciato nei giorni scorsi il consiglio dell'Istituto di Ricerca urbana e territoriale (facoltà di architettura dell'università di Firenze) in una lettera al presidente della giunta re-

gionale toscana. Quel progetto è da respingere, dicono i firmatari, perché culturalmente e tecnicamente arretrato: oltre a devastare zone particolarmente delicate dal punto di vista ambientale e paesistico (dalle colline di Antignano a Bolgheri a S. Vincenzo eccetera) e a distruggere vaste estensioni di terreno agricolo, esso non risolve i problemi del traffico ed accentua gli squilibri territoriali. Tutto il sistema della viabilità costiera e la rete dei collegamenti minori verranno ulteriormente congestionati; si scatenerà un processo di urbanizzazione caotica, come è capitato tra la Versilia e Bocca di Magra con la costruzione dell'autostrada Livorno-Sestri Levante; e si aggraverà la depressione, l'isolamento, lo svuotamento di attività e di popolazione dell'entroterra, la cui economia dovrebbe invece essere consolidata e incrementata da una ragionevole pianificazione. In più, verrebbero sconvolti i programmi urbanistici dei comuni attraversati, nessuno dei quali prevede una simile smisurata infrastruttura: senza dire che la concentrazione dei fondi in quell'unica opera (e nemmeno sufficienti per portarla a termine) andrebbe a scapito dei necessari adeguamenti della viabilità statale in altri punti ugualmente congestionati della regione.

Quali sono le proposte alternative dell'Istituto di ricerca fiorentino (assai simili a quelle avanzate dal consiglio regionale toscano di «Italia Nostra»)? Che lungo la costa, lungo l'Aurelia, deve essere mantenuto il traffico esclusivamente locale, di accesso ai centri abitati e alle zone turistiche; mentre il traffico di transito e di scorrimento nazionale, veloce e pesante, deve essere indirizzato su un percorso interno (come indicato dal consiglio regionale fin dal 1973)

lungo le valli del Tora, del Fine, dello Sterza. Quindi, solo limitati lavori di adeguamento per l'Aurelia attuale, abolizione dei grandi svincoli e una sezione non superiore ai 10 metri e mezzo, e uno studio accurato per il recupero della rete viaria esistente e della viabilità locale, in stretta relazione col sistema dei grandi parchi costieri e collinari previsti dagli strumenti urbanistici coordinati di Sassetta, S. Vincenzo, Suvereto, Campiglia e Piombino (di cui abbiamo scritto sulla «Repubblica» del 30 giugno scorso): in modo da garantire la massima integrazione tra campagna e centri urbani, tra litorale e entroterra, e il miglior uso del territorio e di tutte le sue risorse. Per il proseguimento da Grosseto al confine laziale nuovi lavori sarebbero pressoché inutili (tranne forse una variante a monte di Grosseto) per la scarsa presenza di centri abitati e perché l'Aurelia passa all'interno ed è già in gran parte a quattro corsie.

## Una direttiva della Cee

Detto questo, viene da chiedersi come sia stato possibile che nella mente di politici, tecnici e legislatori abbia potuto prender corpo la folle previsione di una superstrada che sfascia la costa e insieme di un suo duplicato autostradale (che oltretutto pochi userebbero, dato che la prima è senza pedaggio): è una cosa che lascia molto perplessi sulla loro capacità di intendere e volere l'urbanistica, il territorio, la politica dei trasporti. Del pari, non ci si dovrà meravigliare troppo se la legge non fa parola della necessità di qualificare la progettazione

stradale in vista di un maggiore rispetto dell'ambiente paesistico e naturale e della stessa economia agricola.

Sono anni che ci si batte perché nel nostro ordinamento venga introdotta quella procedura che si chiama «valutazione dell'impatto ambientale», in atto negli Stati Uniti da una decina d'anni, e che la Comunità Europea sta traducendo in una direttiva che gli stati membri dovranno far propria. In base ad essa qualunque progetto (si tratti di una centrale elettrica o di un'autostrada, di un insediamento edilizio o di una diga e via dicendo) deve essere accompagnato a cura del promotore (tanto più se è un ente pubblico) da una relazione preliminare che metta in evidenza tutti i possibili effetti che quell'opera avrà sull'ambiente: relazione che deve essere resa pubblica prima dell'esame da parte delle amministrazioni competenti. È un modo per coinvolgere l'opinione pubblica, per prevenire errori, per rinunciare a interventi dannosi, per evitare di dover correre ai ripari a disastri avvenuti. Il piano decennale per la «viabilità di grande comunicazione» si è lasciato sfuggire anche questa occasione, pur essendo noto a tutti quanto una grossa infrastruttura stradale interessi ambiente, paesaggio, geologia, vegetazione, agricoltura eccetera. A quanto pare (è notizia dell'ultima ora) l'Anas sta rivedendo il suo deplorabile progetto di super-Aurelia: chissà, potrebbe anche ravvedersi. Sarebbe ben triste se nulla fosse cambiato dagli anni Cinquanta-Sessanta nel nostro sterminio 150.000 alberi lungo le nostre strade nella pretesa di «modernizzarle» rubacchiando, a spese di platani e tigli, cinquanta centimetri di qua e di là dalle carreggiate.

