

Ponti, viadotti, gallerie sconvolgeranno i colli di Bolgheri

Arriva l'autostrada i cipressi di Carducci ora saranno abbattuti

IMMEMORE dell'aureo detto secondo il quale «a sfaltare non è governare», il presidente del consiglio Fanfani ha annunciato un fenomenale programma di opere stradali per un investimento complessivo, nientemeno, di quattordicimila miliardi. Viene così rilanciata, a questi lumi di luna, la «politica» autostradale, che una legge di sette anni fa aveva provvidenzialmente bloccato e che appare ispirata agli errori di sempre: preferenza per le lunghe percorrenze, costruzione di doppiopoli, garanzia dello Stato ai debiti delle concessionarie, disprezzo per il territorio, l'ambiente e le risorse naturali.

di ANTONIO CEDERNA

COSÌ l'Italia delle alluvioni e delle frane, delle città che scoppiano, dello spreco edilizio e delle case che mancano, diventerà la seconda nazione del mondo quanto a lunghezza di superstrade e autostrade, dopo gli Stati Uniti e prima della mitica Germania federale. (Con nuovo incentivo, tra l'altro, al trasporto delle merci su gomma che costa cinque volte più di quello per ferrovia, che nessuno favorisce e potenzia).

Il disprezzo per il territorio e l'ambiente naturale si manifesta anche nella progettazione di quelle opere che appaiono necessarie: tra le quali figura, in base al piano stralcio approvato l'agosto scorso col programma decennale per la «viabilità di grande comunicazione», la nuova Aurelia da Follonica a Livorno per un importo, questo sì insufficiente, di 110 miliardi. L'errore, denunciato da anni dalle amministrazioni regionali e provinciale sta nel voler sovrapporre una nuova superstrada (con ponti, gallerie, viadotti, svincoli di tipo autostradale) all'Aurelia attuale, col risultato di sfianare per una novantina di chilometri uno dei più bei litorali italiani, accentrando gli squilibri tra costa e entroterra, distruggendo terreni agricoli eccetera, come anche è stato fatto notare in un promemoria alle autorità firmato da numerosi architetti, ingegneri, urbanisti della facoltà di architettura dell'Università di Firenze (*la Repubblica*, 20 ottobre scorso).

Come che sia, la scelta è fatta, o prendere o lasciare, e i comuni sono adesso alle prese coi tracciati proposti dall'Anas. Il più imbarazzato sembra essere Castagneto Carducci, un comune che si raccomanda per almeno quattro cose: un bellissimo e ben conservato centro storico in collina; una foresta litoranea in cui da una decina d'anni non si costruisce più una casa (dopo le lottizzazioni del passato); il nucleo di Bolgheri tra i colli boscosi e il famoso viale dei duemilacinquecento cipressi; e infine un'oasi di protezione faunistica di circa 500 ettari, vincolata da leggi nazionali e internazionali, con dune, macchia mediterranea, boschi, e stagni dove sostano innumerevoli uccelli acquatici, che si possono (o meglio si potevano fino a qualche tempo fa) ammirare dalle torri di osservazione o percor-

rendo camminamenti protetti da canne.

Il problema è dove far passare la nuova Aurelia senza provocare danni irreparabili. L'Aurelia attuale taglia da nord a sud la fascia costiera di Castagneto Carducci, parallela e affiancata alla ferrovia Roma-Pisa: la soluzione più ragionevole consiste nel costruire la nuova Aurelia nella striscia compresa tra la via attuale e la ferrovia, utilizzando un terreno già compromesso e di nessun valore agricolo, come del resto previsto dal piano regolatore del comune e da un vecchio progetto Anas. Ma ecco che in novembre, con decisione a sorpresa, l'Anas presenta un progetto tutto diver-

so, cioè un tracciato spostato verso mare, che naturalmente investe in pieno l'oasi faunistica di Bolgheri.

Le ragioni addotte per il nuovo tracciato sono «tecniche» (tra l'altro la presenza di piloni dell'alta tensione, tre in tutto, da spostare); ma poiché ci sono ragioni altrettanto tecniche che lo sconsigliano, non staremo a perdere tempo a discuterle. Diciamo soltanto che quel tracciato è assurdo; primo, perché, come ha osservato anche l'ufficio tecnico del comune, verrebbe a costituire col suo ingombro (alto quattro metri sul piano di campagna) un'autentica barriera fisica tra mare e entroterra, secondo, per-



ché intaccerebbe gravemente un patrimonio naturalistico di eccezionale valore.

Tracciata a trenta metri dalla ferrovia e con una massicciata larga altrettanto, considerando in più lo spazio necessario ai movimenti di terra per la sua costruzione, la nuova Aurelia verrebbe a spianare almeno un terzo del gran bosco (il Palone) che fascia gli stagni dell'oasi: senza contare l'inquinamento che provocherebbe a vasto raggio col frastuono dell'ininterrotto passaggio del traffico pesante, che già martoriava i paesi e villaggi, e col prevedibile proliferare di insediamenti, stazioni di servizio, chioschi e fabbricati vari, compromettendo

(come osserva il Wwf in un'allarmata lettera di protesta a ministri, assessori regionali, direttori dell'Anas eccetera) la sopravvivenza stessa di una delle ultime superstiti zone di natura maremmana intatta, sfuggita alla «bonifica integrale» e alle colture intensive. Ecco, come si diceva, dove può portare il disprezzo per il territorio, il culto rozzo del «progresso».

Occorre dunque battersi contro il nuovo tracciato Anas e in favore di quello precedente, da inserire tra ferrovia e Aurelia attuale (che a sua volta dovrà essere sfornata da inutili e costosi manufatti) in questa Italia che è alla coda della graduatoria uni-

Pessimo esordio della nuova politica viaria. Minacciato uno dei più bei litorali d'Italia «culto rozzo del progresso»

versale per quanto riguarda parchi e aree protette, l'oasi di Bolgheri va considerata intoccabile, anzi da ampliare. Essa figura negli elenchi dei «biotopi» del Cnr, della Società botanica italiana, dell'Istituto di geografia dell'Università di Firenze; e con decreto ministeriale del maggio '77 è stata dichiarata di «valore internazionale soprattutto come habitat degli uccelli acquatici», in base alla convenzione stipulata a Ramsar (in Iran) nel '71 per la protezione delle zone umide, ratificata dall'Italia, insieme a una trentina di altri paesi, con decreto presidenziale del marzo '76. Non solo: essa è anche inclusa nel «sistema di aree protette» che la Regione Toscana intende istituire in base alle leggi n. 52 del giugno scorso di quest'anno, alla quale sono seguite le «direttive generali» per la perimetrazione delle zone in cui realizzare parchi, oasi e riserve; e il vincolo di protezione assoluta viene esteso anche alle aree adiacenti, così da raddoppiare l'estensione dell'oasi-rifugio faunistico.

Accettare il tracciato che la devastata significherebbe dunque, oltretutto, vanificare un meritorio impegno legislativo, nazionale, regionale, internazionale: a meno che non si debba malinconicamente concludere che l'interesse di cavaatori di pietrisco, costruttori e cementieri debba ancora una volta aver la meglio sulla correttezza progettuale, culturale, ambientale. La parola adesso è al comune, a tra poco alla regione: il primo non deve tradire il suo piano regolatore, che è ispirato alla protezione dell'ambiente naturale (tra l'altro prevede un grande parco di oltre duemila ettari che dalle colline, per il viale dei cipressi, scende all'oasi e al mare), la seconda non deve smentire il proprio sistema di aree protette appena impostato.

Il nuovo tracciato Anas va dunque bocciato, e d'altra parte non si capisce perché in questo tratto l'Aurelia debba assumere il carattere fastoso di superstrada, dal momento che tra Civitavecchia e Grosseto è stata allargata senza tante complicazioni, e funziona benissimo. Infine, poiché i problemi non finiscono mai, bisognerà risolvere la questione della riapertura al pubblico dell'oasi, che per anni è stata gestita con competenza dal Wwf, da qualche tempo, non si sa perché, messo da parte. Occorre dunque avviare una trattativa tra comune, proprietà e naturalisti perché un simile patrimonio torni ad essere al più presto accessibile alla gente, come un autentico servizio culturale e sociale.

Migliaia di turisti rischiano di restare senza rifornimenti di gasolio Capri, tombola in piazza e black out

di ERMANNO CORSI

NAPOLI, 1 — I «mostri del mare», i supertraghetti della Caremar, si accostano lentamente alla banchina, in mezzo al porto, e vomitano dalle grosse panche migliaia di turisti e centinaia di automobili. L'azienda Capri ha riaperto per Natale e Capodanno: più di 22 mila tra arrivi e partenze in poco più di una settimana, una quindicina gli alberghi le pensioni che stanno funzionando con il «tutto esaurito». L'assessore al Turismo Teodorico Boniello ha preparato un programma di grande attrazione: una maxi tombolata nella piazzetta, gare fra le quattro bande folkloristiche dell'isola, premi e collants, una mostra-mercato di pittori capresi, una mostra fotografica sulla Capri antica. E poi sono previsti congressi, regate internazionali, concerti nella medioevale Certosa. Si sarà un gran da fare da marzo fino all'ottobre prossimo.

«Ora dobbiamo dimostrare a tutti che anche d'inverno la nostra isola è la grande signora del turismo. Non un'isola che precipita nel silenzio, ma che è viva sempre, anche quando l'aria è gelida e dal monte Solaro scendono raffiche di vento freddo. Qui basta un raggio di sole per ricreare subito una grande animazione», dice Boniello sotto la torre dell'Orologio, mentre indica a una folta comitiva di cinesi lo scenario del golfo rischiariato dal bel tempo.

Ma l'azienda Capri rischia di chiudere subito. Sul suo turismo invernale incombe il ricatto di una società privata: la «Giuffrè-Lauro» della libera navigazione. Se non avrà dalla Regione Campania i 200 milioni di contributi che ha chiesto, sospenderà dal 15

gennaio l'approvvigionamento energetico. Una delle isole più famose del mondo rimarrà inesorabilmente senza prodotti petroliferi: benzina, nafta, gasolio per riscaldamento, bombole di gas. Si fermerà la centrale elettrica che funziona a petrolio, sarà un black-out completo. Fermi gli alberghi, le cucine delle case, i ristoranti, l'ospedale Capilupi. Ogni servizio sociale sarà paralizzato. Per il momento Capri vive con le scorte che però sono limitate e ormai vicine all'esaurimento.

«La nostra isola diventerà un gigantesco scoglio deserto. I turisti saranno costretti ad andarsene, l'economia crollerà a pezzi», affermano allarmati i sindaci di Capri e di Anacapri, Saverio Valente e Fausto Arcucci. «Qui si scherza con un bene prezioso, come è il turismo in una regione disastrosa. Non abbiamo incontrato mai tanta indifferenza, da parte delle autorità centrali, come adesso».

La Caremar, la società pubblica di navigazione che gestisce una parte dei collegamenti con le isole del Golfo napoletano, ha costruito grosse navi, ma solo per il trasporto dei passeggeri e delle merci. Non ha pensato a una nave specializzata, cioè dotata di particolari strutture, per il trasporto dei prodotti infiammabili, secondo le norme poste dai vigili del fuoco. Così tutto quello che occorre sul piano del rifornimento energetico, è rimasto appannaggio esclusivo dell'armamento privato. Ora però questa società privata gioca al rialzo. O ha un contributo straordinario, e a fondo perduto, oppure toglierà Capri dalle sue rotte.

«E' una situazione assurda», afferma con rabbia il sindaco di Capri Saverio Valente. «Noi questi soldi non li abbiamo e quindi non possiamo darglieli. Ho chiesto alla Provincia di Napoli ed alla Regione di intervenire. Però è davvero singolare che quando la Caremar ha costruito i supertraghetti, non ha pensato anche al trasporto dei prodotti infiammabili. La Caremar una società che costa 32-33 miliardi all'anno per funzionare e che riceve dalla Regione ben 16 miliardi di sovvenzioni».

La Caremar si giustifica. «Noi non agiamo da soli dipendiamo dal ministero della Marina Mercantile e dal governo», afferma i suoi dirigenti. «E' lì che vanno individuate le responsabilità». Si stanno attrezzando ora due navi. Ma occorre tempo. «Potremmo effettuare anche subito dei trasporti di emergenza», afferma l'amministratore delegato Luigi Fiorentino. «Ma ci possiamo muovere soltanto se siamo autorizzati».

«Si spendono tanti soldi per sovvenzionare le corse degli aliscafi anche quando sono deserte», commenta il sindaco Valente, «e non si pensa a risolvere definitivamente un problema così delicato come quello dell'approvvigionamento dei prodotti energetici. Senza luce e gas cosa può essere un'isola come la nostra? I due sindaci puntano alla creazione di un consorzio che provveda autonomamente al trasporto del carburante sull'isola».

Il sole del mattino getta aria calda sulla piazzetta. I tavoli della tombolata sono pronti. Ci sono già mille iscrizioni.