

LIVORNO DIFENDE LA SUA COSTA

L'amministrazione provinciale, con l'appoggio di parecchi altri enti, si oppone decisamente al tracciato della progettata autostrada - Essa lambirebbe il litorale, guastando irrimediabilmente le magnifiche pinete che si allungano verso Grosseto - Cinque comuni per la tutela del paesaggio

Livorno, aprile.

Da Londra a Palermo in autostrada; ecco una prospettiva che sembra fatta apposta per esaltare la retorica eccitazione che prende gli italiani quando si tratta di autostrade, e anche quel che è peggio, per suggerire soluzioni affrettate e tracciati sbagliati. Siamo in fatti il paese che ha concentrato i maggiori investimenti in questo genere di infrastrutture, a scapito di altre urgenti esigenze sociali, per di più in assenza di qualsiasi razionale indirizzo di programmazione urbanistica nazionale; ed esultiamo al pensiero che tra qualche anno la nostra rete autostradale arriverà ai 6.000 chilometri, battendo la mitica Germania. Poco importa se avremo autostrade moderne solo per la data di costruzione, e in realtà concepite secondo programmi approssimativi e criteri tecnici arcaici.

La questione è aggravata dal sistema in uso da noi di con-

la risultante. Non si sono intesi, non si potevano intendere, perché erano di fronte due culture diametralmente opposte: quella di un paese laico e libero, dove l'intellettuale si considera un umile servitore della società, un semplice «adetto ai lumi»; e quella di un paese clericale, anzi controriformista, dove la cultura si considera un privilegio di pochi, depositari delle verità rivelate e custodi dei loro misteri.

Se Mack Smith rifletterà sull'esperienza di questo suo viaggio a Palermo, si renderà conto che la «onorata società», di cui nel suo libro egli ha così bene ricostruito le origini e delineato le caratteristiche è soltanto la più rozza e facilmente riconoscibile delle mille mafie che affliggono l'Italia. A differenziare certi suoi contraddittori dai Calogero Vizzini e dai Genco Russo era soltanto un maggior rispetto della sintassi. Niente altro.

Indro Montanelli

ferire l'incarico a società private, le quali, nell'elaborare i progetti, ben si guardano dallo studiare seriamente i problemi connessi ad un uso ordinato ed equilibrato del territorio, per seguire solo il principio del minor costo: salvo poi a indignarsi quando la loro proposta viene messa in dubbio e criticata dagli organi dello Stato, dalle amministrazioni locali interessate, dagli urbanisti, dai comitati per la programmazione regionale.

E' questo il caso, appunto, dell'autostrada A-12 (così si chiama il tronco italiano a pedaggio, di quel suggestivo itinerario Londra-Palermo), che è in avanzata fase di realizzazione tra Sestri Levante e Livorno, e che ora deve proseguire verso sud fino a Civitavecchia, per poi continuare nell'autostrada del Sole fino a Reggio Calabria, e di qui, per mezzo del ponte sullo stretto di Messina e qualche altra opera, proseguire verso la meta. La disputa più accesa riguarda oggi il tratto tra Livorno e Grosseto e vede contrapposti due progetti: da una parte quello della società costruttrice (SAT) che passerebbe a pochi chilometri dall'attuale Aurelia, cioè dalla costa e dalle sue magnifiche pinete; dall'altro quello proposto dall'amministrazione provinciale di Livorno che invece passa a 12-20 chilometri dalla costa, proprio per evitare nuova congestione, risparmiare i valori naturali e paesistici e favorire lo sviluppo economico e sociale delle zone depresse dell'entroterra. Inutile dire che questo secondo tracciato è quello giusto, anche nel quadro dei principi generali che informano la programmazione economica dell'intera Toscana.

A sostegno di questo tracciato a sud di Livorno, basterà accennare all'assurdità di quello che è stato adottato a nord di Livorno, e in parte realizzato: 1) nel tratto Rocca di Magra-Lido di Camaiore, esso passa a meno di mille metri dalla riva, spaccando tutto l'immediato entroterra della squalificata città lineare versiliese; 2) da Lido di Camaiore a Livorno, (tratto in esercizio) esso lambisce pericolosamente la grandiosa zona fo-

restale Pineta di Levante-Macchia di Migliarino (in via di liquidazione) San Rossore-Tombolo; la situazione è peggiorata dalla costruzione della nuova Aurelia, che in alcuni punti si affianca addirittura alla autostrada, creando una superinfrastruttura che par d'essere a Los Angeles; 3) l'autostrada è stata costruita a ovest di Pisa invece che dalla parte opposta, come sarebbe stato logico: così che la città è oggi investita da ogni tipo di traffico proveniente dall'interno, tanto che adesso si dovrà costruire una variante dell'Aurelia, a semianello, a oriente della città, gettando nuovi miliardi; 4) l'ultimo tratto investe direttamente Livorno, tanto che si prospetta la necessità di declassarlo a strada ordinaria, e arretrare il casello molto più a nord, per spostare più verso l'interno la sua prosecuzione verso sud, ad evitare il soffocamento di Livorno (e meglio innestarsi con la futura superstrada Livorno-Pirenze).

Son tutti errori che si vorrebbero in sostanza ripetere nel tratto intorno a cui si discute, da Livorno fin verso Grosseto. Il progetto SAT lambisce Livorno, Ardenza e Anagnano, creando un duplicato della fantomatica variante dell'Aurelia in costruzione tra Chioma e Rosignano Marittima (sarebbe divertente indagare sul perché di questa variante), investe Cecina e quindi inizia il suo percorso pedicollinare e semicollinare, tagliando il classico paesaggio maremmano, senza tuttavia rinunciare a una delicatezza in omaggio alla natura: infatti, in prossimità del viale dei cipressi di Bolgheri, si inverte per circa un chilometro. Un «rispetto del paesaggio» del tutto formalistico, ingegneresco, vecchia maniera: come quelli che vorrebbero nascondere l'autostrada di Venezia un metro sotto la laguna, senza minimamente curarsi delle sue disastrose conseguenze urbanistiche generali.

Il tracciato proposto dall'amministrazione provinciale passa invece molto più a oriente di Livorno, risparmiando le colline a monte di questa (che si auspica diventino un vero e proprio parco territoriale),

punta su Collesalveti, prosegue a est della statale 206 e della prima fila di colline avvicinandosi alla zona di Volterra, si infila nella valle dello Sterza, interessando tutta la zona campigliese e suveretana. Come osserva giustamente il presidente della provincia Silvano Filippelli, questo tracciato distingue nettamente il traffico autostradale da quello locale, riqualifica una zona depressa, allarga verso l'interno l'area di sviluppo economico: mentre il tracciato della SAT si presenta come semplicemente sostitutivo della viabilità ordinaria, come un inutile doppione dell'Aurelia (che del resto sarà tutta allargata), comprimendo il territorio verso il litorale e compromettendone le possibilità di sviluppo portuale e turistico.

Il fatto più positivo di tutta la faccenda (e che lascia ben sperare) è che il tracciato più interno è sostenuto, oltre che dall'amministrazione provinciale di Livorno, dall'ente provinciale per il turismo di Pisa, dall'amministrazione forestale, da «Italia Nostra» eccetera, anche dai cinque comuni che più direttamente vi sono interessati: Cecina, Bibbona, Caslagneto Carducci, Sassetta, San Vincenzo. Sono gli stessi comuni che, come abbiamo visto nell'articolo precedente, hanno accettato piani regolatori coordinati che si basano su nuovi e semplici principi: tutela rigorosa e ineliminabile della fascia costiera per oltre mezzo chilometro di profondità, arretramento nella pianura e sulle colline dei nuovi centri turistici, creazione di grandi parchi per il tempo libero; e che, anche in questo caso superando grettezza di campanilismo e facili suggestioni demagogiche, oggi si oppongono all'autostrada della SAT, appoggiando il percorso interno.

E' una prova di maturità urbanistica e politica, un esempio per tutti quei comuni che ancora, nel disprezzo per ogni autentica esigenza, sospirano solo di essere sommersi dal cemento dell'edilizia e dall'asfalto delle autostrade e superstrade sotto casa.

Antonio Cederna