

Il ministro dell'Ambiente ha accolto il parere negativo della commissione degli esperti

# L'autostrada cancellata

## Ruffolo blocca la Grosseto-Civitavecchia



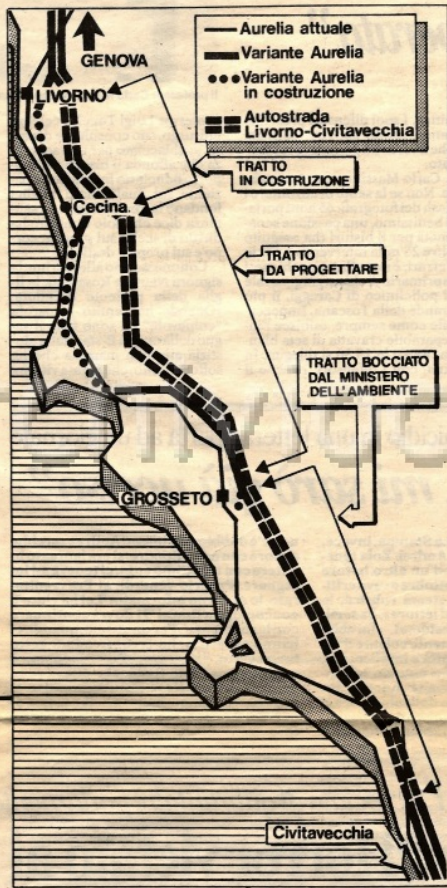
Il ministro Giorgio Ruffolo

di MARIA STELLA CONTE

ROMA - Boccato. Il progetto di costruzione dell'autostrada Grosseto-Civitavecchia ha ricevuto ieri un ultimo e decisivo no, quello del ministro dell'Ambiente, Giorgio Ruffolo. Una decisione - ritiene ora il ministro - non molto difficile da prendere dopo aver letto la copiosa relazione della commissione ministeriale per la Valutazione dell'Impatto Ambientale. Una relazione che punto per punto demolisce, e senza prova d'appello, il progetto proposto dalla Sat e ideato dalla Spea, società entrambe dell'Italstat-Iri.

«Del resto», spiega Ruffolo - le conclusioni della Commissione non lasciavano adito a dubbi di sorta». Così, i 94 chilometri che avrebbero dovuto correre lungo la dorsale tirrenica tra Grosseto e Civitavecchia, non si faranno, e il progetto di un'unica autostrada, la Livorno-Civitavecchia, che avrebbe dovuto colmare il «buco» nella rete autostradale costiera, resterà incompiuto.

La realizzazione della Grosseto-Civitavecchia, avvertono i 21 esperti della Commissione presieduta dall'architetto Costanza Pera, avrebbe conseguenze nefaste dal punto di vista naturalistico, paesaggistico e idrogeologico; ma soprattutto studi e proposte non appaiono adeguati a far fronte alla «gravità degli effetti



Nella cartina, il tracciato dell'autostrada Livorno-Civitavecchia. Ruffolo ha detto no al tratto tra Grosseto e Civitavecchia, mentre è già in costruzione la Livorno-Cecina.

I 94 chilometri d'asfalto avrebbero avuto un effetto devastante sul territorio

prodotti e indotti sul territorio». Trentadue metri in larghezza la piattaforma pavimentata, tre corsie di scorrimento per ciascun senso di marcia, più una corsia d'emergenza e spartitraffico inamovibile: una struttura - osserva la Commissione - che avrebbe posto notevoli problemi di compatibilità con quelle già esistenti (la Civitavecchia-Roma). Tre gli svincoli previsti (a «La Marsigliana», a Montalto di Castro e a Tarquinia); ma i tecnici obiettano: «Le connessioni con la viabilità già esistente non sono risolte». Per non parlare delle caratteristiche dell'opera la cui «rigidità geometrica provoca l'impossibilità di adattare il nastro stradale alla plasticità dei luoghi».

Sono del resto proprio i luoghi, le colline ancora verdi della Toscana nonostante i furiosi e dolorosi incendi estivi, i paesaggi vivissimi e ricchi di storia, ad aver fatto riflettere la Commissione sull'opportunità di un'operazione definita dagli ambientalisti un vero scempio. Ci sono da difendere - dicono al ministero - il Parco Naturale della Maremma tra Grosseto e il litorale, le aree di Monte Bottigli, le zone di interesse archeologico e ambientale di Magliano e quelle comprese tra La Marsigliana e Capalbio che si estendono verso il

mare fino all'Argentario e alle lagune dell'Uccellina, fino a Burano. Ci sono i corsi d'acqua che il progetto non tiene in debito conto: l'Ombrone, il Fiora, l'Arrozza, il Marta, il Mignone; e aree archeologiche di inestimabile valore: c'è Vulci, c'è Tarquinia; e più in là, ecco ancora le propagine del complesso vulcanico di Tolfa, «aree di elevato interesse paesaggistico ed ecologico».

Tanti, troppi, sono per la Commissione i particolari «trascurati», alcuni dei quali riguardano persino la «salute umana», altri la vegetazione, altri ancora la distruzione di «suoli ad alto valore agrario». Né la Commissione ha dimenticato la fauna sulla quale grave e irreparabile sarebbe l'impatto negativo: «L'opera sottrae ambienti che costituiscono habitat per specie strettamente protette: il lupo, la lontra, l'istrice».

Che dire poi dell'«inquinamento atmosferico, idrico e acustico?». E dei riflessi sulle località turistiche impreparate ad accogliere «la nuova massiccia pressione di case, alberghi, strade parcheggi...?». Che dire dell'«innesto dei nuovi flussi di traffico nell'area romana», problema sottostimato e irrisolto?

Euliano i Verdi, gli ambientalisti, il Pci. Ma Ruffolo ci tiene a precisare che la Commissione e

lui stesso non hanno tenuto in conto alcuno le pressioni «pur inevitabili in presenza di tanti e contrastanti interessi», e si rammarica, il ministro, della mancanza «di un quadro di riferimento territoriale che permetta di inquadrare progetti e opere entro un sistema ordinato di regole e principi generali».

Soddisfatti sono il presidente della Regione Lazio, Rodolfo Gigli (Dc) e quello della Regione Toscana, Marcucci (Pci). Mentre chi si duole assai è l'Associazione industriali di Livorno, è il «Comitato permanente per la costruzione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia», del quale è presidente il senatore Susanna Agnelli. «E' l'ennesimo sopruso che la classe politica fa alla povera gente», si lamenta Ernesto Laviosa, presidente dell'Associazione industriali livornese e vice presidente del Comitato, «un'ingiustizia che avrà ripercussioni sul sistema produttivo della regione».

Intanto, mentre Ruffolo ha inviato al ministro Facchiano «il provvedimento di non compatibilità ambientale per il necessario concerto», c'è chi guarda all'Anas con occhi speranzosi perché metta mano ai lavori sull'Aurelia, il cui raddoppio va ancora completato - e sono i Verdi della Regione Toscana a parlare - solo in alcuni brevissimi tratti».

## Così l'ambiente ha battuto il cemento

di ANTONIO CEDERNA

L'AUTOSTRADA tirrenica Livorno-Civitavecchia non si farà. In pochi giorni contro la sua costruzione si sono pronunciate le giunte regionali della Toscana e del Lazio e la commissione del ministero dell'Ambiente che valuta l'impatto ambientale delle grandi opere. E il ministro Giorgio Ruffolo ha ieri dichiarato di condividere il parere negativo della commissione: l'autostrada è incompatibile con la morfologia dei luoghi attraversati, sconvolge un delicato regime idrico, comporta rilevanti scavi e riporti di materiali, compromette i valori ambientali

del litorale, la sua rigidità progettuale esercita un «impatto critico» sugli ecosistemi sulle emergenze paesistiche e archeologiche eccetera.

Viene così fatto a pezzi il progetto che la Società autostrada tirrenica (Sat) aveva frettolosamente presentato al pubblico in agosto, per il tratto Grosseto-Civitavecchia (94 chilometri, oltre duemila miliardi), e vengono sostanzialmente accolte le osservazioni che ad esso erano state mosse da associazioni, pubblici amministratori, esperti di economia dei trasporti, che erano state illu-

strate nella grande manifestazione di Tarquinia nel mese scorso quando, con la banda comunale in testa, agricoltori e commercianti avevano marciato insieme agli ambientalisti, cosa che non capita spesso.

Oltre a queste ragioni aggiungiamo che l'autostrada distruggerebbe centinaia di ettari di terreno agricolo, per la cui irrigazione sono stati appena spesi cento miliardi; ma soprattutto va osservato che si tratta di un'autostrada del tutto inutile, un assurdo doppiaggio della nuova Aurelia in avanzato stato di costruzione con caratteristiche

autostradali: la quale, fatti i debiti calcoli, è perfettamente in grado di rispondere alla domanda di trasporto nei prossimi decenni. Senza dire che se si facesse l'autostrada le sue sei corsie si sommerebbero con le quattro della nuova Aurelia e le due della vecchia formando un grottesco fascio infrastrutturale senza confronti al mondo. L'Italia, la Maremma non sono il deserto dell'Arabia Saudita e dell'Iraq.

Con la bocciatura dell'autostrada tirrenica (purtroppo il tratto Livorno-Cecina è già in costruzione, trentasei chilometri, novecento mi-

liardi) si incrina finalmente il tabù autostradale, e i mitomani della doppia carreggiata vengono invitati a riflettere sulla devastazione operata da altre autostrade (quella della Valle d'Aosta, il raddoppio della Bologna-Firenze): un inaudito spreco di danaro e di territorio che ha come obiettivo l'incremento senza fine del rovinoso trasporto merci su gomma, con tanti saluti agli spesso sbandierati propositi di potenziare ferrovia e cabotaggio.

Bocciata l'autostrada tirrenica, due cose s'impongono: il completamento della nuova Aurelia e quello della

E45, la Perugia-Cesena in costruzione da almeno trent'anni e mai finita: evidentemente per mostrare l'inefficienza dello Stato e l'efficienza delle società concessionarie, alle quali poi lo Stato regala a fondo perduto migliaia di miliardi. Per una volta dunque possiamo rallegrarci: l'autostrada viene bocciata per ragioni di semplice decenza ambientale ed economica, la tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del nostro territorio viene finalmente anteposta al dilagare del cemento e dell'asfalto.