

# L'autostrada tirrenica: scelta di retroguardia

scritto da Rossano Pazzagli

Sui giornali dell'ultimo mese, con riferimento al progetto dell'autostrada tirrenica, Confindustria Toscana ha scritto che «il futuro viaggia sempre su strada» e il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha risposto subito che anche lui la Tirrenica la vorrebbe e che senza l'autostrada la Maremma verrebbe condannata alla marginalità (si veda, ad esempio, "Il Tirreno" del 10 ottobre). **Non è vero. Sono analisi basate su una visione stantia del rapporto tra infrastrutture e territorio e sulla riproposizione di una concezione affaristica o speculativa dello sviluppo.**



L'autostrada avrebbe forse avuto un senso fino a 30 anni fa, ma il

futuro sarà basato sullo sviluppo di sistemi di mobilità ecologici e più adatti ai caratteri della penisola italiana: per questo **sarebbe oggi molto più moderno e lungimirante investire sulla rete ferroviaria e sul trasporto marittimo.** Un paese lungo e stretto, circondato dal mare, ad insediamento diffuso ed orograficamente accidentato non può permettersi di infittire **la rete autostradale, che spesso ferisce i territori, attraversandoli senza lasciare niente;** dovrebbe occuparsi di più dei suoi porti, dell'intermodalità, di **manutenzione della rete ferroviaria e stradale esistente, compresa quella minore, del raccordo tra grandi vie di comunicazione e sistemi locali.**

Riproporre l'autostrada che i territori hanno già bocciato, non solo attraverso i comitati dei cittadini ma anche tramite la maggior parte delle istituzioni locali, sarebbe una **scelta miope e di retroguardia**, pesante per le popolazioni locali, che dovrebbero sopportare lunghi anni di disagi, e per gli utenti, che si troverebbero a pagare profumatamente un'opera imposta dall'alto.

**Sono finiti i tempi in cui un'autostrada poteva significare sviluppo dei territori attraversati. Oggi essa certificherebbe piuttosto il loro declino e un pericoloso cambiamento d'identità.** Di sviluppo sostenibile si potrebbe invece parlare prendendo in esame l'intera problematica del corridoio tirrenico, che non è solo autostrada, ma anche ferrovia e navigazione. Ma purtroppo anche le scelte del governo nazionale vanno in senso opposto, costringendo ad esempio Trenitalia ad una logica commerciale che lascia in secondo piano il diritto delle persone alla mobilità e dall'altra opera a favore del trasporto privato su gomma, indubbiamente più costoso per i cittadini e più dannoso per l'ambiente.

Non è neanche vero, come dicono strumentalmente i sostenitori dell'autostrada, che da Rosignano a Civitavecchia non c'è niente e tutto si interrompe: c'è una superstrada a quattro corsie, tranne che per una ventina di chilometri dove le corsie sono due, inserita nell'itinerario europeo E80. **La logica vorrebbe che il necessario ammodernamento di questa infrastruttura riguardasse prima di tutto quei venti chilometri, trasformandoli in strada a quattro corsie, oltre all'eliminazione degli incroci a raso a sud di Grosseto.** Senza spese enormi avremmo una infrastruttura stradale moderna e adeguata al traffico. Andrebbe tenuta meglio, questo sì, anziché abbandonarla all'incuria con conseguente pericolo di gravi incidenti.

La mobilità è un diritto fondamentale, che richiede uguaglianza e pari opportunità di accesso, mentre **l'alta velocità e le nuove costose autostrade sono opere socialmente inique, a vantaggio di pochi.** Tutto in tempi di crisi, in nome della velocità e di una malintesa modernizzazione.

Ma è una modernità stolta, che dimentica i territori e i cittadini.

**\*Rossano Pazzagli, docente di Storia moderna, fa parte della Società dei Territorialisti**