



INCHIESTA «GRANDI OPERE/2»

La Tirrenica

Il progetto che non c'è

«QUI SI VIAGGIA
COL FRENO TIRATO»

SUL TRATTO CODE INFINITE. Ma dalle simulazioni dell'Irpet, braccio statistico della Regione Toscana, risulterebbero meno traffico e velocizzazione del trasporto di merci

I benefici

Studi economici sulle ripercussioni positive dell'opera scarseggiano. L'Irpet, braccio statistico della Regione Toscana, fece una simulazione sul traffico nel 2003, quando l'autostrada sembrava "fatta": a Palazzo Chigi c'era Berlusconi, all'Ambiente Altero Matteoli, alle Infrastrutture Pietro Lunardi e la sua Rocksoil. La Regione - con il presidente Claudio Martini e l'assessore ai trasporti Riccardo Conti - voleva fortemente l'infrastruttura. Ci fu una conferenza stampa che certificava l'accordo, a Palazzo Chigi. Foto, tracciati, sorrisi. Mancavano i soldi. L'Irpet, comunque, aveva messo insieme argomenti convincenti: la realizzazione dell'autostrada avrebbe permesso di assorbire traffico dalla A11, la Firenze-Mare, e dall'A1, permettendo comunque un incremento della velocità di scorrimento. Considerando un aumento del traffico, le due autostrade dorsali (Autosole e Tirrenica) riuscirebbero a far circolare le merci e i passeggeri più velocemente del 3,5% rispetto ad oggi, con uno «sgravio di 3mila vetture nel tratto fiorentino dell'Autosole», e l'alleggerimento della Fi-Pi-Li (superstrada cruciale per la Toscana) e un incremento del traffico del 170% fra Montalto

di Castro e Civitavecchia, senza code. Altri buoni motivi arrivano dai porti, per esempio da Piombino, città che vive una drammatica crisi industriale: la Tirrenica include anche la penetrazione al porto piombinese attraverso il prolungamento della Statale 398, classica opera di «ultimo miglio»: «5 km lineari a 4 corsie con svincoli funzionali al porto e alla città» dice Giampiero Costagli, dell'Autorità portuale. Non è roba di poco conto: «Il risparmio nei tempi di percorrenza sarebbe di oltre 36 milioni di minuti». All'anno. In euro fanno «quasi 7 milioni». Il tutto calcolato per difetto, attribuendo alla velocizzazione del trasporto delle merci un valore di 14 euro il giorno sul pieno carico. Poi ci sono i benefici nella gestione dei veicoli. Mediamente si avrebbero 10 milioni di chilometri in meno l'anno e un risparmio globale per i proprietari di auto di circa 3 milioni. Risparmi per i privati ma anche per le aziende. La Copaim di Albinia commercia nell'agroalimentare. Ha 230 dipendenti e 43 milioni di fatturato. Tra i sei stabilimenti del gruppo, che fa capo a Daniele Lombardelli, due sono in Maremma, un terzo è a Montecatini. È lì, ma «per arrivarci servono tre ore». L'altro è sul Monte Amiata e «ci si va a 40 all'ora». Vorrebbe espandersi: «Fiumicino è vicino ma per metà strada è a corsia unica», i collegamenti via treno sono penosi, per arrivare a Firenze «ci vogliono 3 ore». Sono aziende che viaggiano con il freno a mano tirato. ♦

L'intervista

Giacomo Marramao, filosofo

«Ho la casa a Capalbio
L'autostrada? Va bene
ma la farei in collina...»

Professore, venerdì il Cipe sbloccherà i soldi per l'autostrada della Maremma.

«Ahhh, oddio. Che fanno, asfaltano?».

Fa male?

«Dove passa?».

Intanto ci sono i soldi e la volontà politica. In ballo c'è il progetto della Toscana: probabilmente si passerà dalla costa, ma c'è tempo. Nella disputa dei tracciati lei si batté contro l'ipotesi costiera...

«Nella direttrice tirrenica serve un'autostrada, non v'è dubbio. Per me era più logico passare da Manciano, dalle colline. E valorizzare quei paesi, per poi riscendere verso il mare. Io non sono un difensore dello status quo. E bisogna fare anche l'Alta velocità: ero a Madrid e per andare a Barcellona sono bastate due ore e mezzo di treno, capito?».

Autostrada sì, ma non da Capalbio.

«Non trova deturpante passare da là?».

E le colline del Morellino, non sarebbero sventrate?

«Dipende, potrebbero esserne valorizzate».

Altre personalità ostili all'autostrada preferivano la semplice messa in sicurezza dell'Aurelia.

«È una posizione perdente, che ha resistito negli anni ma adesso cede. Un conservatorismo ingenuo, anzi, forse consapevole e quindi colpevole: come si risolve il problema delle complanari, dei collegamenti? No, l'autostrada va fatta. Ma da un'altra parte, più interna».

Scusi, ma lei ha la casa a Capalbio?

«Sì, l'ho comprata nel 1979. Sono andato lì per evitare la gente di moda, poi me la sono trovata fra i piedi. Non c'era un'anima, allora. Ci vado

Professore e villeggiante

«Non sono per lo status quo
Bisogna farla, l'autostrada, anzi
io volevo anche il nucleare
e voglio l'Alta velocità
Ma non sulla costa...»

da 30 anni: ho buone ragioni per essere legato al luogo, per sperare di salvaguardare quei boschi, che meritano attenzione e protezione».

Ma non è la solita storia: i villeggianti che vogliono la strada altrove...

«Sono un intellettuale anomalo della sinistra italiana. Sono per il "fare", non mi si può muovere un'accusa del genere. Ho solo preferenze per "dove fare", ma si faccia, altrimenti perderemo un'altra occasione, come con il nucleare: sono un convinto nuclearista, tanto per capirsi».

M.BUC.