

MAREMMA CHE STRADA

di **Marco Bucciantini e Marco Rossi**

Chi vuole l'opera lo chiama Corridoio Tirrenico, per evocare il focolare e quel collegamento così domestico, gentile, utile per spostarsi fra stanze calde, ovvero porti, distretti produttivi, il mare e la terra.

Chi l'avversa, la chiama Autostrada della Maremma, per rimandare all'asfalto e associarlo alla Maremma verde, ossimoro e sfregio: sventrare le colline dei butteri, del Morellino e dei cinghiali.

Comunque finisca la disputa semantica, trattasi della stessa cosa. Cioè, di niente. Per ora: il Cipe ha in calendario lo sblocco di 16,5 miliardi per le Infrastrutture, come annunciato dal ministro Altero Matteoli. Serviranno anche per la Cecina-Civitavecchia. È l'ennesimo punto di partenza di una storia datata. Questa.

Il signor Cotta

È la storia di una strada che non c'è, eppure c'è da 2 mila e 300 anni. Il console romano Aurelio Cotta si pose il problema di collegare Roma a Pisa, dove c'era un promettente porto sul Tirreno da valorizzare. Nel 240 avanti Cristo ci vollero trent'anni per trasformare un'idea nella prima grande infrastruttura viaria della penisola. Nel 1969, l'ingegner Mario Bruni - accanito fan della mobilità su gomma - immaginò di raddoppiare l'antica strada statale numero 1, l'Aurelia, con un'autostrada a pedaggio fra Livorno e Civitavecchia. Nell'anno in cui l'uomo mise piede sulla Luna, di Woodstock e di Piazza Fontana, di Pintor e gli altri che fondano il Manifesto, quella strada sembrò necessaria: per costruirla venne appositamente istituita la Sat (società autostrada tirrenica) che aveva come unico oggetto sociale proprio l'autostrada a pedaggio. Quarant'anni dopo quella necessità è ancora una disputa fra sostenitori e denigratori, fra genti contrite dagli incidenti che insanguinano la vecchia statale e altre preoccupate dei vigneti del Morellino (e delle case di villeggiatura a Capalbio). Al dibattito non partecipa più il cinghiale maremmano: temendo di essere asfaltato, si è estinto (si era rifugiato sull'isola d'Elba, ma non ha mai preso il traghetto per Piombino).

La Storia

A trainare il dibattito, da sempre, non è il territorio ma la volontà politica. Processo auspicabile, se è vero che la politica è dovere di

scegliere e fare. Ma non si fa. La commissione parlamentare Oddorisio constatò, nel 1976, che quell'autostrada (e altre opere) avrebbe portato alla bancarotta lo Stato. Corrado Mantoni, detto semplicemente Corrado, inventava Domenica In, Scalfari e Caracciolo fondavano la Repubblica, "Qualcuno volò sul nido del cuculo" vinceva gli Oscar, sviscerando l'assurdità degli ospedali psichiatrici. **"Assurda è l'autostrada - dicono Wwf e Legambiente - e si sono persi molti anni per mettere in sicurezza l'Aurelia».**

La questione si scalderà sempre attorno a questi due fuochi.

L'autostrada in Maremma tornò nel piano delle infrastrutture pubbliche solo nel 1982, l'anno di Pablito e l'Italia Mundial. I soldi non c'erano, ma si spendevano: erano gli anni Ottanta, da bere. Così si costruirono i primi 40 chilometri, da Livorno a Rosignano, che si poggiano su giganteschi piloni tanto da essere il viadotto più lungo e caro d'Europa. Il resto, fra Rosignano e Civitavecchia, fu impedito dalla Commissione d'impatto ambientale, la Via, istituita con il ministero dell'Ambiente (1987: Paolo Rossi si era appena ritirato dal calcio). Fu la prima bocciatura di una grande opera pubblica, tanto era mal concepita. L'aveva - fra l'altro - progettata la Rocksoil di Pietro Lunardi. Nel 1997 i dimenticati Jalisse sbancano Sanremo e i laburisti vincono le elezioni britanniche, dopo il ventennio Tory, e la Sat è piena di debiti, senza prospettiva: gestisce una mini autostrada, sta fallendo. Dal governo arrivano 172 miliardi di lire, per campare. Contemporaneamente viene sospesa la licenza a costruire l'opera. Un *non sense*. L'allora sottosegretario ai lavori pubblici, con delega alle Autostrade, era Antonio Bargone.

Progetti e incidenti

Col nuovo millennio, e con il governo Amato, l'Aurelia torna protagonista. C'è un'urgenza: se a nord dell'Alberese la strada è affiancata da una variante a 4 corsie che permette di scorrere velocemente, nel tratto maremmano si viaggia fra paesi e svincoli da incubo, avvolti da alberi dal grosso fusto.

Fra Tarquinia e l'Alberese è la stessa strada tracciata dal console Cotta, un ammodernamento servirebbe, perché lì si muore, ogni giorno: nel tratto a sud di Grosseto il dato di incidenti/km è di 0,87, contro la media italiana di 0,42 (e del tratto a quattro corsie). Così, nel 2001, c'era il progetto per modernizzare la statale, c'era l'approvazione di massima della Via, c'era il consenso degli ambientalisti e c'erano i soldi, 600 miliardi di vecchie lire.

Berlusconi tornò al governo, disegnò l'Italia nella lavagna di Vespa, asfaltò da Palermo a Lugano, ci mise dentro tutto e fu il modo più sicuro per non fare niente. Lunardi, intanto, era il nuovo ministro:

cestinò il progetto dell'Aurelia, "commissariò" l'Anas piazzando uomini di fiducia, e riportò a galla il suo vecchio progetto di autostrada maremmana, già bocciato 12 anni prima.

C'era però un reale e condiviso consenso politico sull'opera, delle Regioni e del governo. La discussione si spostò sui tracciati: la giunta di Claudio Martini riuscì a coinvolgere ingegneri e architetti di rango per stendere un'autostrada costiera a minor impatto ambientale. Su quel progetto incontrò il favore degli enti locali interessati, con qualche sindaco riottoso e con la Maginot dei villeggianti di Capalbio, pronta a usare i trattori e i giornali. La Sat, poi, era spalancata: ne era diventato presidente proprio Bargone e la società fu reintegrata nel diritto di realizzare e gestire l'autostrada.

La fine

A ridosso di Montalto di Castro la strada è rallentata: c'è il solito camion insuperabile, nella corsia unica. C'è il solito morto per la strada. Oggi è un giorno uguale agli altri, da Civitavecchia (porto importante) a Grosseto - snodo per raggiungere anche l'Adriatico - sono 109 chilometri, e due ore di macchina. L'Italia frena.

Intorno a Capalbio 14 incroci a raso fanno allargare e stringere la strada come una fisarmonica. La questione balla sul tavolo del Cipe, il comitato interministeriale che deve preventivare e validare i costi delle opere da fare. Fino ad ottobre mancava il parere della Regione Lazio sul tracciato costiero, l'unico su cui vi era convergenza e sul quale il ministero dell'ambiente Matteoli si era espressamente speso, allegando il suo parere a corredo del via libera della Commissione sull'impatto ambientale.

Quello della Regione Toscana era lì da tempo. **«L'autostrada è fatta pensando all'Italia** - spiega l'assessore Riccardo Conti - **il ministro ha dichiarato che il primo cantiere deve partire massimo entro sei mesi e a noi ci va bene**». Però **«ci devono garantire** - va avanti l'assessore - **il collegamento tra i porti di Piombino e Livorno e la riorganizzazione della viabilità nella zona della Maremma**». E quindi trasformare l'Aurelia in una strada «alternativa» e secondaria. Maggio non è lontano, forse per la Regione Lazio è perfino una scadenza frettolosa: l'assessore ai Lavori pubblici, Bruno Astorre, non parla. Di Aurelio Cotta non abbiamo il cellulare.

Fonte: L'Unità, 18 novembre 2008