

 SETTEGIORNI

QUEL BUCO NELLA CARTINA DELLA TOSCANA

di ROBERTO BERNABÒ

Proviamo a guardare una cartina dell'Italia con la rete ferroviaria dell'Alta velocità; aggiungiamoci sopra la rete autostradale e ora, fresche fresche, le infrastrutture che il governo si propone di sbloccare/finanziare. Bene, il disegno è terribilmente eloquente: non c'è una sola linea che corra parallela alla costa toscana. E né strade né ferrovie né aeroporto riceveranno lungo la direttrice-mare una sola lira, una spinta anti burocrazia, un aiuto allo sblocco dall'ultimo provvedimento del governo.

Non bisogna essere sostenitori del cemento o fanatici delle grandi opere – dove certo, lo sappiamo, si annida spesso il malaffare – per capire che senza infrastrutture, che significa collegamenti fondamentali con le reti che portano alle grandi città, non si va lontani. Non va lontana la costa tirrenica. Né quando si pensa al manifatturiero (lo stagnante porto di Livorno, la drammaticamente in crisi industria di Piombino etc.) né quando si parla di turismo (il balneare è in apnea, e basta rileggersi l'appello del presidente nazionale degli albergatori di qualche giorno fa su queste pagine a difendere i treni per la costa).

Insomma, un conto è tutelare i valori pregiati che questa terra ha, un conto è pensare che possa esserci una decrescita felice. Ma al momento c'è solo questa, una spaventosa infelice decrescita – ieri tutti a scoprire che l'Italia è tornata in deflazione per la prima volta dal 1959 ma Livorno c'è da sei mesi, tanto per fare un esempio – che tocca tutti e tutto.

■ CONTINUA A PAG. 17



DALLA PRIMA

Quel buco nella cartina della Toscana

E se anche quel poco di investimenti pubblico/privati che arrivano, magari con un gioco delle tre carte, ovvero spostando i soldi da una parte all'altra come in parte fa il piretecnico ultimo consiglio dei ministri con lo Sblocca Italia, ecco se questi investimenti girano completamente alla larga da questo pezzo di regione, c'è comunque da essere preoccupati.

Eppure - ne scriviamo da mesi, ieri lo ribadiva ancora una volta Alfonso Iacono sottolineando i rischi che corre un'area vasta che non c'è - c'è un silenzio assordante della classe politica, delle rappresentanze economiche, delle istituzioni locali. Ognuno a leccarsi le proprie profonde ferite (ultima Viareggio al crack) e nessuno che provi a tessere un filo che unisca tante debolezze. Provando a costruire politiche complessive di territori più ampi e puntando su alcune scelte infrastrutturali chiave da difendere o sviluppare: la linea ferroviaria tirrenica in via di smantellamento (Milano se non si passa da Firenze è lontana più di Parigi, ver-

so Roma ogni sei mesi sparisce qualche treno); l'aeroporto di Pisa comunque la si veda a rischio cannibalizzazione; il porto di Livorno da rilanciare come porta della Toscana; la realizzazione di un'autostrada/strada veloce lungo la costa che chiuda la direttrice Nord-Sud. Su quest'ultima scelta è evidente che ci sono visioni diverse e opposizioni che durano da 40 anni. Ma un dato è certo: una soluzione che tenga insieme difesa del territorio, viabilità adeguata ai bisogni del sistema economico e della sicurezza stradale (c'è il record di incidenti mortali a sud di Grosseto) è indispensabile. Di sicuro non possiamo tenerci un mozzicone di autostrada che paghiamo a caro prezzo (a Rosignano), una superstrada disastrosa per decine di chilometri e poi tratti pericolosissimi che attraversano i paesi.

Oggi tutto è reso ancora più difficile (o forse no) dal tentennamento della stessa società Autostrade (socio della Sat per la Tirrenica) che pare frenare di fronte al calo dei volumi di traffico e dunque a un piano

industriale che non starebbe in piedi nonostante i richiedi 270 milioni pubblici, che il governo nello Sblocca Italia comunque non ha messo.

È un quadro complesso, è evidente, ma la politica non c'è apposta per questo? Per fare sintesi delle diverse esigenze? A questo punto c'è da chiedere governo per primo di mettere tutti intorno a un tavolo per affrontare definitivamente - in un modo o nell'altro - questo nodo. Dimostrando che la forte trazione toscana dell'esecutivo, non significa solo propulsione facile per gli asset fiorentini (aeroporto di Peretola e tramvia di Firenze infatti sono stati appena finanziati).

Certo però la pressione politica della costa è fondamentale per spingere l'esecutivo a intervenire. Ma da queste parti di gente che abbia voglia e forza di tirarlo per la giacca se ne vede davvero poca.

Roberto Bernabò

 @robertobernabo
© RIPRODUZIONE RISERVATA

