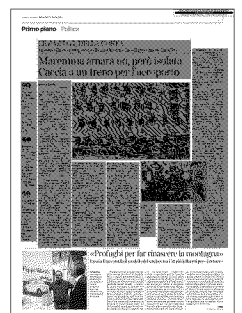


**La Maremma isolata**  
Senza collegamenti adeguati  
sviluppo difficile: cercasi  
treno per l'aeroporto di Pisa  
di **Mario Lancisi**  
a pagina 5



## LE PARTITE DELLA COSTA

La difficoltà dei collegamenti frena il lavoro e lo sviluppo, anche turistico

# Maremma amara no, però isolata Caccia a un treno per l'aeroporto

di **Mario Lancisi**

Un treno da Grosseto all'aeroporto di Pisa che, in un'ora e due volte al giorno, colleghi la Maremma al mondo. E viceversa. È la proposta che verrà avanzata nell'incontro tra gli amministratori maremmani e la commissione regionale per il rilancio della costa, il 6 maggio. «È un po' poco come richiesta? Meglio puntare su obiettivi concreti, visto che di Tirrenica e Due Mari si parla tanto e si conclude poco», polemizza l'ex presidente della Provincia Leonardo Marras, capogruppo del Pd in Regione.

Il collegamento ferroviario con lo scalo pisano preme soprattutto a Giancarlo Farnetani, sindaco di Castiglione della Pescaia, 7 mila abitanti, che d'estate si trasforma nel centro costiero con il maggior numero di turisti. «Siamo quarti in Toscana per presenze turistiche, dopo Firenze, Pisa e Montecatini. Ma la mancanza di infrastrutture ci penalizza molto», si lamenta Farnetani. A Castiglione della Pescaia si sono infatti insediati nel corso degli anni diversi villaggi di turisti del nord Europa. Il primo, quello svedese, risale ai primi anni Sessanta.

Da tempo la Maremma, i cui confini vengono fissati nell'*Inferno* di Dante tra Cecina e Tarquinia, ha ingaggiato con lo Stato e la Regione la partita delle infrastrutture: l'autostrada Tirrenica, la Due Mari che conduce a Fano, sull'Adriatico, e la velocizzazione della ferrovia. Obiettivo? Uscire dall'isolamento a cui la Maremma è stata costretta dalla geografia e della storia, come osserva Luciana Rocchi, direttrice dell'Istituto della Resistenza e dell'età contemporanea: «La Maremma è estesa ma poco popolata. Basti pensare che prima dell'Unità d'Italia Grosseto era un villaggio di 2.500 abitanti mentre i

centri importanti erano Castiglione della Pescaia e Massa Marittima».

L'ex consigliere regionale Alessandro Antichi sorride al ricordo dello slogan turistico degli anni Ottanta: «Dove finisce l'autostrada lì inizia la Maremma». L'isolamento da valore aggiunto è divenuto per imprenditori e operatori turistici il tarlo che corrode lo sviluppo della terra dei butteri. «Terra di incanto ma emarginata. Luogo magico con la sua natura incontaminata e la luce sfavillante ma dove lavorare è dura», sostiene l'architetto Giuseppe Chigiotti, grossetano con studio a Milano.

Anche il vescovo Rodolfo Cetoloni, che gira la diocesi in lungo e in largo, punta il dito contro l'assenza di adeguate infrastrutture: «La Maremma ha tutto per spiccare il volo, ma deve essere aiutata, garantendole quei collegamenti che la rendono più fruibile sia in chiave turistica che produttiva. Sulla Due Mari i lavori procedono e questo è sicuramente un bel segnale, ma si tratta pur sempre di colmare un ritardo che è pluridecennale. Il rischio è di arrivare sempre dopo, anche a viabilità completata», sostiene il prelati.

Nei borghi e casolari maremmani il tempo non si è fermato, ma rallentato sì. Un tempo sospeso, quasi fatato. Tipico della

cultura del villaggio, evocata da un «eretico» maremmano come padre Ernesto Balducci, che nei suoi scritti racconta lo stupore provato da bambino a osservare da una piccola finestra, al lume di candela, il babbo partire ogni giorno alle 4 del mattino per recarsi in miniera. Tre ore a piedi, tra sentieri, torrenti, boschi. «È tutta così la Maremma? Cammini, cammini, non incontri nessuno e non arrivi mai in nessun posto», scrive nel 1949 Carlo Cassola. La vita lenta, le lunghe distanze, il tempo che non comanda ma è comandato.

Il villaggio balducciano deve fare oggi i conti con il mondo globalizzato dove il fattore tempo è decisivo, competitivo, ossessivo. E i conti non tornano se Chigiotti per tornarsene da Milano nella sua Grosseto impiega in treno e in auto come minimo 5 ore, se per andare a Roma occorrono almeno 2 ore e per recarsi a Firenze in treno è bene calcolare mediamente intorno alle 3 ore. «La Maremma è una terra adatta per farci le vacanze, non per creare imprese. Il deficit infrastrutturale pesa fortemente sullo sviluppo economico. Le aziende che potrebbero investire da noi alla fine ci rinunciano per la mancanza di infrastrutture. Per questo alla Regione chiediamo almeno agevolazioni finanziarie per chi è interessato a venire in Maremma», osserva il presidente della Camera di commercio Riccardo Breda.

Diana Pallini, proprietaria di caseifici e agriturismi, racconta che per spedire le sue mozzarelle di bufala all'estero deve passare da Prato e Pistoia, e che quando deve recarsi a Firenze spesso va a dormire nella sua

**Il sindaco Farnetani Castiglione della Pescaia è quarta per turisti in Toscana, ma la mancanza delle infrastrutture ci penalizza molto**



**Il vescovo Cetoloni**  
Qui c'è tutto per spiccare il volo, ma bisogna aiutare il territorio. Il rischio è arrivare sempre dopo, anche a viabilità completata



**L'architetto Chigiotti**  
Terra di incanto ma emarginata. Luogo magico con la sua natura e la luce sfavillante ma dove lavorare è dura

casa romana e da lì il giorno dopo prende il Freccia rossa. Strani giri fa anche Luigi Musini, produttore cinematografico milanese, che quando si ritira nella sua villa di Capalbio atterra a Fiumicino e poi da lì prende un'auto a noleggio o il treno.

A Grosseto — che il 5 giugno andrà alle urne per scegliere il nuovo sindaco — c'è un aeroporto, ma è militare. Possono atterrarvi aerei e aereo taxi privati e persino charter, ma l'Aeronautica militare autorizza solo 1.450 movimenti all'anno (tra decollo e atterraggio), in pratica il transito di soli 750 aerei. «È l'aeroporto dei vip. Qui arrivano attori come De Niro e la Kidman, gli Agnelli, Bono dell'U2, molti emiri. Atterrano e veloci si dirigono nelle loro ville sull'Argentario o le colline maremmane», racconta Renzo Alessandri, presidente della Seam, la società di gestione dell'aeroporto, una spa il cui 35% è stato recentemente acquistato da un gruppo russo. L'Alta velocità non passa dalla costa, le Freccie argento sono in diminuzione e la Tirrenica è ormai un tormentone che si protrae dagli anni Sessanta, come ricorda il marchese Piero Antinori: «Avendo proprietà a Bolgheri nel 1964 mi recai a Roma a visionare nello studio di un architetto un progetto di auto-

strada che passava addirittura sotto il viale dei cipressi. Da allora molte discussioni, ma pochi chilometri di asfalto». Un po' meglio il destino della Due

Mari, ma ci vorranno ancora 4-5 anni. Maremma amara? Non per tutti. Elisabetta Geppetti, la signora del Morellino, proprietaria dell'azienda Le Pupille, 500 mila bottiglie all'anno, sostiene che l'isolamento è la fortuna della

Maremma: «Il suo essere tagliata fuori dalle grandi comunicazioni, la natura selvaggia e il clima, la rendono una terra unica. I miei vini sono possibili solo qui». E così il discorso scivola in un nodo irrisolto della Maremma: la difficile ricerca di un punto di equilibrio tra l'attaccamento alla cultura del villaggio e le sfide di un mondo sempre più globalizzato.

(3. continua. Le puntate precedenti, Pisa e Lucca, sono state pubblicate il 20 febbraio e il 15 marzo)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il capogruppo Pd Marras, ex presidente della Provincia di Grosseto, sul treno dei pendolari (in piedi nella foto). In alto, la spiaggia di Castiglione della Pescaia

