

L'INTERVENTO

METTIAMO IN SICUREZZA L'AURELIA

Facendo seguito agli interventi sulla stampa locale di questi giorni, inerenti la correlazione tra progetto dell'autostrada e rischio idraulico, questa associazione non può che ribadire con maggior forza la propria contrarietà al progetto nefasto. Tale ipotesi è stata confutata sotto ogni aspetto, ambientale, economico, paesaggistico e sociale, ma la caparbia della Regione (che già da molto tempo sembra favorire interessi particolari, piuttosto che l'interesse generale della collettività) questa volta si deve scontrare anche con questa ulteriore argomentazione sfavorevole.

La zona costiera a sud di Grosseto, infatti, si è dimostrata storicamente fragile dal punto di vista idrogeologico. Il dramma del 2012, con tutto il suo scenario di distruzione, non è stato che l'esito finale di una decennale pratica di mala gestione del territorio.

Le piogge copiose di allora trovarono un assetto idraulico artificiale progettato per l'agricoltura, non per sostenere urbanizzazione ed infrastrutture. L'autostrada si opporrebbe infatti trasversalmente alle linee di deflusso dei principali sistemi idrologici della regione, in primis l'Albegna, e poi tutto il reticolo minore di corsi naturali ed artificiali. Questa trasversalità dell'infrastruttura autostradale non potrà che venire in conflitto coi deflussi, sia quelli ordinari, che quelli straordinari.

Tali deflussi, infatti, fanno parte di un sistema complesso di acque superficiali e falde freatiche, acque di marea, cuneo sa-



ITALIA NOSTRA

Alluvioni e autostrada:
per gestire i rischi idraulici
servono progettisti
esperti e competenti

lino, venti di libeccio, ed altri fattori imprevedibili.

A questo quadro aggiungiamo che la scelta scellerata della politica idraulica regionale è sempre andata nella direzione di velocizzare i deflussi, diminuire i tempi di corrivazione, aumentare le sezioni idrauliche, privare le sponde della loro naturale resistenza idraulica, tagliando tutta la vegetazione ripariale. Al di là del danno idrogeologico, si sono alterati gli ecosistemi fluviali, chiudendo gli occhi di fronte alle componenti biotiche ed abiotiche, che non trovano spazio nelle antiquate equazioni che ancora oggi vengono anacronisticamente usate per progettare gli interventi sui corsi d'acqua.

Basti pensare alle volte in cui illustri esponenti del Consorzio di Bonifica hanno apertamente dichiarato di voler trasformare

alcuni importanti fiumi in fossi di scolo, e basti guardare a come sono stati effettivamente ridotti il torrente Elsa (prima dell'alluvione) e il fiume Albegna (dopo l'alluvione): due fosse di scolo, appunto, dove l'acqua scorre veloce e concentra la propria energia cinetica proprio nel tratto finale, presso la foce, dove passa la ferrovia, l'attuale Aurelia, e dove vorrebbero anche far passare un'autostrada. Sarà come transitare davanti alla bocca di un cannone con la miccia accesa. Ci tranquillizzeranno che le opere saranno super sicure. Permetteteci tuttavia di coltivare un serio dubbio a proposito.

Noi proponiamo invece di adeguare l'attuale tracciato, mettendolo in sicurezza, e di gestire il rischio idraulico con interventi di riqualificazione fluviale, più economici e sicuri. Ma servono progettualità esperte. Fuori abbondano, e a casa nostra non ne abbiamo.

Non possiamo esimerci dal pensare che i nostri costosi politici e tecnici non siano poi così competenti come il difficile periodo climatico e idrogeologico richiederebbe.

Michele scola
Italia Nostra

