

## IL COMMENTO

**LA LOGICA DELLA TANGENZIALE**

di FABRIZIO BRANCOLI

**S**e il mare in Toscana fosse un'autostrada - e grazie al cielo non lo è - sarebbe un'autostrada ben strana. Più che altro una tangenziale. Avrebbe uscite su uscite, una vicina all'altra, le rampe, i cartelli, in un affollamento illogico e incomprensibilmente capillare. Un porto. Poi un porticciolo. Poi un porto turistico. A frequenze troppo serrate, a distanze troppo strette, orli e merletti, ricami non richiesti. Una mappa con troppi punti. Andare per mare da Livorno a Grosseto, o

da Pisa a La Spezia, significa rimbalzare davanti al cemento di chi guarda al mare, sì, ma solo per costruirci davanti. Questo è intollerabile ovunque, figuriamoci qui, dove ci vantiamo di avere un'immagine "verde" e "azzurra" per definizione, diffusa in tutto il mondo.

Il vocabolario di chi mescola il mare con il metallo e il calcestruzzo è un flusso di coscienza: darsene banchine "pennelli" frangiflutti dighe box barriere rimesse ormezzogiorno. Si gioca sulla passione pura e legittima di chi ama "farsi la barca" ma si finisce per fare gli immobilizzatori a terra. Che sia un affare, è tutto da dimostrare: forse è un affare per chi costruisce e poi vende, ma non è un'equazione dalla soluzione così scontata. Di operazioni partite in pompa magna e poi naufragate



ne abbiamo viste tante, dagli anni ottanta a oggi, chilometro dopo chilometro. Abbiamo registrato - impotenti e anche un po' inerti - la nascita di troppi porti turistici, uno accanto all'altro, ogni volta accompagnati da progetti iperambiziosi, e da sottolineature lessicali tipo "ecosostenibile". Basta.

Possiamo fare a meno di un porto ogni quattordici chilometri (la distanza che separa Rosignano da Cecina)? La risposta è sì.

Costruire, se talvolta può essere necessario, certo non è indolore. Mai. Ma c'è sempre un accordo di programma capace di scavalcare i vincoli imposti dall'urbanistica: i piani paesaggistici, i piani ambientali, i piani strutturali.

Questa ubriacatura edilizia fa il pari con il mancato recupero dei porti che già esistono; con il misero potenziamento dei loro servizi e la scarsa manutenzione. Meglio farne di nuovi, vero? Da tempo gli enti pubblici hanno, per restare in tema, deciso la rotta: zero investimenti diretti, è meglio il mitico project financing, che consente a soggetti privati di realizzare impianti molto costosi, tipo moli e moletti, permanenti o galleggianti, in cambio dell'ottenimento di una rendita certa, connessa all'utilizzo di quello che questi privati saranno capaci di realizzare a poche decine di metri dal porticciolo. Strade. Parcheggi. Appartamenti. Spazi di rimessaggio. Abbiamo dimenticato di inserire le voci "verde pubblico", "arredo urbano", "infrastrutture e servizi", "spazi comuni"? No. Non le abbiamo dimenticate. Proprio non ci sono.

Ma penetrare il mare e aggredire l'assetto costiero ha i suoi prezzi, che sono altissimi per una regione che dovrebbe tutelare più che costruire. Sono i costi dell'immagine complessiva e quelli, più concreti ed evidenti, dell'erosione: la vendetta più ovvia della natura contro chi ha la presunzione di violarla. La natura ci condanna e la pena la paghiamo tutti: chi lavora sulle spiagge e sugli scogli, chi pesca, chi vive di turismo diretto e indotto, chi semplicemente dà ancora un senso all'espressione "il mare è di tutti" e vuole gode-

re di un spettacolo immenso e quotidiano.

In Toscana, siamo alla quota impressionante di circa ventiquattromila posti barca, sempre più aggrappati su questi rami artificiali. Ogni diga foranea causa un litoreale divorato, le spiagge dimagriscono e battono in ritirata. La carta d'identità del nostro mare cambia decennio dopo decennio e nessuno ci restituirà quello che ci hanno portato via. Non permettiamolo più.



@fbrancoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

