

Infrastrutture. Enti locali: modificare il tracciato - Sat apre alla variante di Albinia

## Sulla Tirrenica si tratta ancora

Entro dicembre il progetto definitivo sarà esaminato dal Cipe

FIRENZE

Silvia Pleraccini

Il braccio di ferro tra la concessionaria Sat e gli enti locali della Maremma è ancora in atto, ma questa volta l'accordo sembra a portata di mano: l'autostrada Tirrenica Livorno-Civitavecchia, in lista d'attesa da 43 anni, si farà, anche se la soluzione che si va delineando su tracciato, pedaggi e complanari sarà frutto di un compromesso che lascerà l'amaro in bocca in Toscana.

Il progetto definitivo, che entro dicembre verrà esaminato dal Cipe, licenzierà la prima autostrada nata interamente dalla trasformazione di una strada Anas, la Variante Aurelia (oggi a quattro corsie) Rosignano-Grosseto sud e l'Aurelia (oggi a due corsie) Grosseto sud-Civitavecchia. L'unica "concessione" che ora Sat sembra disponibile a fare, modificando l'attuale indisponibilità («Niente varianti sulla Tirrenica», si veda il Sule 24 Ore-CentroNord del 3 marzo 2011), è una "variantina" ad Albinia: «Siamo disponibili a discutere di varianti, pedaggi e complanari a condizione che ci sia reciproco ascolto - annuncia Antonio Bargone, presidente di Sat e commissario straordinario dell'autostrada - e non ci siano posizioni estremiste. Sulle esenzioni dal pedaggio dei residenti, ad esempio, sia chiaro che è necessario mantenere l'equilibrio del piano economico-finanziario, che è già stato presentato all'Anas e al Cipe».

In pratica significa che troppe esenzioni non potranno essere ammesse, altrimenti gli introiti da pedaggio non saranno in grado di ripagare l'investimento (tra i nuovi azionisti di Sat c'è il Monte dei Paschi col 14,94%, affiancato da Francesco Callaghirone attraverso la Vianini col 24,89% e, sem-

pre col 24,89%, dalle cooperative "rosse" raccolte in Holcoa; Atlantia-Autostrade è scesa al 24,89%).

Intanto il 17 ottobre, annuncia Bargone, partirà il cantiere del tratto Civitavecchia-Tarquinia (lotto A6), 15 km che saranno realizzati inhouse da Pavimental (gruppo Autostrade), e che rappresentano la "coda" dell'autostrada, che andrà ad aggiungersi alla "testa" Rosignano-San Pietro in Palazzi (lotto 1), in corso di realizzazione. I lotti intermedi, annuncia Bargone, partiranno «pochi mesi dopo» l'approvazione del progetto definitivo da parte del Cipe, dunque nel corso del 2012.

I lotti intermedi sono stati accorpatisi in quattro lotti (il numero 2 San Pietro in Palazzi-Scarlinco; 3 Scarlino-Grosseto sud; 4 e 5B Grosseto sud-Ansedonia; 5A e 6B Ansedonia-Tarquinia) e, secondo le previsioni, saranno completati entro il 2017. Il progetto definitivo, sul quale all'inizio d'agosto si è aperta la conferenza dei servizi, prevede 90 km di nuove complanari e controstrade, circa 30 km di nuova viabilità connessa e 70

km di viabilità riqualificata. Scomparsa la "strada parco" che era prevista nel progetto preliminare dalla trasformazione dell'Aurelia, fa ora il debutto un percorso ciclabile.

I più critici sul progetto sono il sindaco di Orbetello e la Provincia di Grosseto che, per bocca del presidente Leonardo Marras, rivendica «un tracciato che offra opportunità alle nostre ambizioni produttive, evitando che finisca solo per essere un'arteria di attraversamento del territorio». In particolare, Marras reclama fasce agevolate di pedaggio per i residenti, una viabilità complanare nel tratto Grosseto-Chiarone e una variante all'Aurelia «nel troncone che attraversa tutto il territorio del comune di Orbetello». Decisamente più morbida appare la Regione Toscana, che pure ha avanzato la richiesta di ipotesi alternative

per il tratto nel comune di Orbetello, di idonei collegamenti tra gli svincoli autostradali e la rete della viabilità locale, ed di forme di esenzione dal pedaggio per i residenti. «Entro Natale credo che questi punti saranno definiti - dice l'assessore regionale ai Trasporti, Luca Ceccobao - mi sembra che le nostre richieste siano ragionevoli, e che ci sia disponibilità da parte di Sat ad affrontarle». «Sono ottimista - gli fa eco Bargone - abbiamo un mese e mezzo per trovare un accordo». E all'accordo guardano con speranza anche i costruttori maremmani: «L'autostrada va fatta - dice Andrea Brizzi, presidente di Ance Grosseto - e la cosa migliore è farla sul tracciato dell'Aurelia. Sui tratti in variante qualcosa Sat dovrà mollarla, la cosa su cui insistere davvero sono le complanari adeguate alle esigenze del traffico locale».

