

«Pedaggio e cantieri, ora vi spiego tutto»

Bargone all'assemblea di Ance svela i retroscena del Corridoio Tirrenico. Confermate le esenzioni ai residenti

L'ASSEMBLEA generale dell'Ance Grosseto (l'Associazione nazionale dei costruttori edili), convocata ieri dall'associazione, è stata l'occasione per il fare il punto sullo «stato dell'opera» dell'infrastruttura per eccezione in Maremma, ossia l'autostrada. E per parlare del Corridoio Tirrenico chi meglio di Antonio Bargone, il presidente di Sat, la Società Autostrada Tirrenica, titolare della concessione. Tra gli ospiti della tavola rotonda anche Luca Ceccobao (assessore regionale alle infrastrutture e alla mobilità), Gianni Lannioni (il presidente della Camera di Commercio di Grosseto), Leonardo Marras (il presidente dell'amministrazione provinciale grossetana) e Andrea Brizzi (il presidente dell'Ance Grosseto). È in platea, tutta la Maremma che conta.

1) Perché l'autostrada è il «tema caldo» del momento. Un momento che da queste parti dura da 42 anni. Tanto tempo è passato da quando fu assegnata la concessione: era il 1969. Oggi il dibattito continua, ma almeno c'è qualcosa sul tavolo: un progetto. Contestato finché si vuole, ma concreto. Ne parleremo al convegno che La Nazione ha organizzato a La Parrina martedì 15 novembre. Fotogallery (di April) su www.lanazione.it/grosseto

di GIANLUCA DOMENICHELLI

L'APERTURA dei cantieri, il pedaggio, le esenzioni per i residenti, la variante di Orbetello. Antonio Bargone, presidente Sat, ha parlato chiaro di fronte all'assemblea dell'Ance grossetana: «L'autostrada? È un treno che passa una volta sola». Un chiaro invito a salirci sopra, a quel treno.

L'autostrada, una storia lunga...

«La concessione dell'autostrada è del 1969, sono passati 42 anni. E se siamo arrivati a questo punto è solo perché Sat è determinata a realizzare l'opera. Ricordo quando Di Pietro (allora ministro dei Lavori pubblici) in Regione disse che non c'era una lira: l'unico modo era il project-financing, e così è stato. È comunque uno sforzo notevole chiedere soldi a qualcuno, in questo momento, per arrivare a qualcosa di concreto. E finalmente, dopo 42 anni, siamo entrati nella procedura operativa. E dobbiamo fare i conti con i limiti del progetto».

Un progetto che però in Maremma ha attirato un mare di critiche.

«Esistono vincoli di ogni tipo: paesaggistici e idrogeologici, gli insediamenti umani e commerciali. Tener di conto tutto è impossibile: dobbiamo fare uno sforzo per capire qual è il male minore, realizzare soluzioni possibili e praticabili. Qualche problema rimarrà. Ma dobbiamo ricordarci che essere arrivati fin qui è un miracolo: questo territorio non deve farsi sfuggire l'opportunità, perché è un treno che non passerà più».

È comunque legittimo, per le istituzioni locali, tentare di ottenere le migliori condizioni: ma c'è davvero spazio per modifiche al progetto?

«Sat ha già dimostrato nel primo lotto, così come sta facendo nel secondo, la massima disponibilità a valorizzare l'imprenditoria locale. Bisogna trovare un punto di equilibrio, sacrificare qualcosa. Perché qualcosa dovrà essere sacrificato».

Uno dei punti caldi del tracollo è il tratto di Orbetello.

«Stiamo lavorando sulla variante proposta da Orbetello. E tutto sarà affidato al Cipe. Se ci sarà un progetto condiviso in ogni sua parte, allora tutto bene; se non riusciremo a trovare un accordo sulla variante di Orbetello, invece, porteremo davanti al Cipe le parti del progetto su cui c'è l'accordo e in quella sede discuteremo la variante per rifare la parte del piano su cui non c'è intesa. Questo, in base alla mia esperienza, è quello che potrebbe accadere dinanzi al Cipe. In ogni caso la procedura non si fermerà, altrimenti non ripartirà più. E comunque, mi sento di escludere che l'autostrada venga realizzata senza il tratto di Orbetello».

Il programma, dunque, prevede scadenza già ben definito: è fattibile la partenza dei cantieri nel 2012?

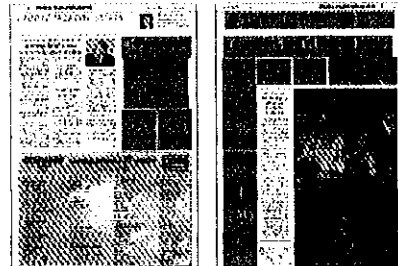
«Andiamo avanti per step. Il primo lotto a Rosignano è già concluso e ha risolto in buona parte il problema delle code, anche se non mi pare di aver raccolto complimenti. E ora è partito il secondo lotto, da Civitavecchia a Tarquinia. Quanto al tratto grossetano, approvato dal Cipe il progetto definitivo e il piano finanziario, arriverà il progetto esecutivo e dunque il momento dell'apertura dei cantieri. Il 2012? È possibile, se andremo davanti al Cipe a dicembre. Anche se, in questo momento, non so dire da quale lotto partiremo».

Resta da sciogliere uno dei nodi più spinosi: il pedaggio.

«Vorrei sgombrare il campo dagli equivoci: la cifra di 15 centesimi al chilometro di cui abbiamo parlato per il pedaggio si riferisce ovviamente al 2017. E nel 2017 i 15 centesimi al chilometro saranno una cifra corrispondente al pedaggio che si paga attualmente sulle autostrade italiane. Questa, insomma, non sarà affatto più cara».

E le agevolazioni per i residenti?

«Pensiamo a un'esenzione dal pedaggio per 15 chilometri a favore dei residenti. Ma stiamo studiando anche altre soluzioni che adesso è prematuro svelare. In ogni caso, il limite è il piano finanziario dell'opera».





GIOVANNI LAMIONI

«BARGONE NON DEVE
CONVINCERCI: SAPPIAMO BENE
CHE L'AUTOSTRADA SERVE»



LUCA CECCOBAD

«LE INFRASTRUTTURE SONO
FONDAMENTALI PER LO
SVILUPPO DELLA MAREMMA»



MONICA PAFFETTI

«ORBETTOLO NON DEVE
DIVENTARE UN BUCO NERO
IRREALIZZATO NEL TRACCIATO»