

Dibattito all'Ance con Marras, Lamioni, Ceccobao e Brizzi

Bargone gela tutti: "Autostrada, ultimo treno"

Giacomo D'Onofrio

GROSSETO - Chi si aspettava rassicurazioni sul fatto che la Tirrenica non solo si farà, ma sarà come davvero la vuole il territorio, deve raffreddare gli entusiasmi. La tavola rotonda organizzata ieri dall'Ance ha avuto il merito di evidenziare che la soluzione è di là dall'essere pienamente condivisa. Da un lato le istituzioni locali rappresentate da Leonardo Marras (Provincia) e Gianni Lamioni (Camera di commercio), dall'altro la Sat con il presidente Antonio Bargone, su una linea di mezzo la Regione con l'assessore ai Trasporti Luca Ceccobao. Al centro un territorio che da oltre quarant'anni attende che questo spezzone di autostrada veda la luce, ma che non è assolutamente disposto ad accontentarsi di un tracciato purché sia. Un concetto, questo, che Marras e Lamioni hanno ripetuto più volte al presidente di Sat, che è anche commissario di Governo per la Tirrenica. Già, il Governo, il grande

assente al tavolo dell'Ance moderato dal giornalista del Sole 24 Ore Cesare Peruzzi. Lo Stato per la Tirrenica non sgancia un euro, la Sat si è fatta carico di realizzare comunque l'infrastruttura, ma è evidente a tutti che fra il progetto del 2008 che prevedeva un tracciato in variante rispetto alla Statàle e quello attuale, che invece fa coincidere la prima con la seconda, senza prevedere viabilità alternativa la distanza è troppo lunga perché il "rospo" possa essere ingoiato senza reazioni. Bargone ha ribadito che, completato il lotto 1 (tra Rosignano e San Piero in palazzi) e inaugurati i lavori per la tratta Civitavecchia-Tarquini, entro dicembre Sat intende portare il progetto definitivo al Cipe, insieme al Piano finanziario. Tempi stretti, quindi, per l'esame delle osservazioni arrivate dal territorio grossetano, in particolare la richiesta di una variante sulla tratta che interessa la zona di Orbetello. "Il progetto esecutivo - ha rilevato il presidente Sat - sarà facile nei

tratti dove non c'è da modificare il progetto definitivo quasi avanzato, più complicato se ci saranno da recepire modifiche". Sembra un ragionamento ovvio, ma è molto più impegnativo di quel che appare. Lo si è capito in coda ad un confronto durato oltre un'ora e mezza, in cui non sono mancati scambi di vedute anche vivaci senza mai trascendere, però, nella polemica. Bargone, in modo elegante, ha lasciato intendere che senza i soldi dello Stato, che ha fatto un passo indietro clamoroso nel momento in cui ha deciso che la Tirrenica deve essere a costo zero per le casse pubbliche, voli pindarici sono quasi impossibili. La proposta di variante avanzata da Orbetello è allo studio di un team di tecnici per verificarne la fattibilità e la sostenibilità anche in termini finanziari, ma nulla è scontato. Di certo c'è solo che lo Stato dalla Tirrenica ci guadagnerà, mentre il territorio rischia di pagarla due volte. "Il progetto di completamento della Tirrenica - ha detto Bargone - genererà

2,5 miliardi di euro, di cui 1,9 (il 77%) andrà allo Stato" sottoforma di Iva, Irpef ma anche attraverso il canone del 2,4% all'Anas, senza contare il contributo che l'infrastruttura darà al Pil nazionale, a quello toscano (si calcola l'1,5%) e agli effetti sull'occupazione con almeno 80mila persone impiegate nella realizzazione dell'opera. Tutto questo per dire che se Roma incassa, ma non sborsa si deve fare di necessità virtù. E che "non siamo più alla fase dei dibattiti, ma dopo l'apertura dei cantieri siamo alla fase del progetto definitivo". Insomma, "si può ragionare su alcune soluzioni tecniche", senza però pretendere la luna. "In queste condizioni è già un miracolo essere partiti", ha chiosato il presidente Sat invitando istituzioni e platea a "salire su un treno che altrimenti rischia di non passare più". In altre parole, ci sarà da trovare una compatibilità fra diverse esigenze (quella del territorio e quella di Sat, ma non solo), ben sapendo che ci sarà anche da rinunciare a

qualcosa e sacrificarne qualche altra. È l'interrogativo del sindaco di Orbetello, Monica Paffetti, su che cosa potrà accadere se la variante non sarà possibile (anche finanziariamente) realizzarla, è risuonato nell'aula convegni dell'Ance come un punto grosso come una casa. "Noi al Cipe ci andiamo comunque", è stata la risposta di Bargone. In quella sede il progetto potrebbe essere condiviso in toto, oppure potrebbero essere fissate alcune prescrizioni per le parti su cui condivisione non c'è. "La procedura non si ferma", ha rassicurato Bargone, aggiungendo però che magari la variante per Orbetello potrebbe arrivare anche in corso d'opera, quando alcuni lotti sono già in via di realizzazione. Una risposta che ha lasciato l'amaro in bocca e che Leonardo Marras, fuori dal microfono e a denti stretti ha definito una fregatura. Il presidente della Provincia, infatti, si è detto pronto "a raccogliere la sfida che la Sat ci propone", però

rimanendo nella metafora del treno che passa - "vogliamo sapere dove ci porta", mettendo in evidenza la priorità che sta sopra tutto: "Prima c'è l'uomo - ha puntualizzato - e l'uomo residente". Non saranno, insomma, gli "ambientalisti in cachemire" - come li ha ribattezzati la presidente toscana di Confindustria, Antonella Mansi - a incunearsi in un confronto istituzionale che parte da un punto incontrovertibile: l'autostrada la Maremma la vuole. I no alla Tirrenica ormai sono velleitari, hanno lasciato intendere tutti gli interlocutori, perché ormai in discussione c'è solo la possibilità di migliorare un progetto che, così com'è è "irricevibile", hanno ribadito sia Marras che Lamioni. A proposito di treni, infatti, sono ormai troppi quelli che la provincia di Grosseto ha perso, non sempre per sua responsabilità, che

adesso le istituzioni locali vogliono fare massa critica per evitare di essere costretti a salire anche su quelli che non piacciono o non sono ritenuti utili. Resta, poi, ancora tutto da sciogliere: il nodo delle tariffe ai caselli.

"La variante per Orbetello potrebbe arrivare anche in corso d'opera"

Istituzioni compatte: "Non ci accontentiamo di una soluzione purché sia"

Anche ieri le istituzioni locali sono tornate a ribadire che quelli ipotizzati sono troppo alti. "Nella zona nord - ha osservato Marras - non viene creata un'autostrada ex novo, ma si utilizza la variante Aurelia, per cui il pedaggio non può

essere lo stesso di una nuova autostrada. Sotto Grossetola sovrapposizione all'Aurelia è un non senso". In un territorio che soffre di carenza infrastrutturale - gli ha fatto eco Lamioni - "non si può non procedere con una variante o non pensare ad una viabilità alternativa". Lo stesso problema lo ha posto il sindaco di Grosseto. "Senza peccare di localismo - ha premesso Bonifazi - il rischio che 5-6mila mezzi si riversino su una viabilità secondaria che di fatto non esiste più significa catapultare indietro di trent'anni questo territorio". Bargone ha smentito che il pedaggio sulla Tirrenica sarà più caro che altrove e comunque la tariffa che sarà applicata dal 2017 (anno in cui si prevede la piena fruibilità dell'autostrada) sarà di 15 centesimi a km, la stessa cifra che si pagherà, per decreto, nelle altre autostrade. E co-

munque, ha lasciato intendere, il territorio tiri dentro il confronto il Governo più che la Sat. Ceccobao ha provato a tenere la posizione ribadendo che il rispetto della tempistica indicata da Sat è una priorità anche per Firenze, ma che tracciato, pedaggio ed esenzioni e il nodo Orbetello sono tre condizioni su cui le istituzioni locali vogliono giocare fino in fondo la loro partita. Lamioni e Marras sono stati ancora più espliciti indicando in quelle tre condizioni "paletti imprescindibili". Quanti margini di manovra vi siano davvero è difficile capirlo. La sensazione è che alla fine la provincia di Grosseto, mai come adesso tanto coesa intorno ad un obiettivo, passi ingiustamente per il territorio "bizzoso", che punta i piedi come se non si accorgesse, avendo sperimentato l'isolamento, quanto la Tirrenica sia strategica per il proprio domani. Alle istituzioni il compito arduo di provare il contrario e portare a casa il risultato di un cambiamento sostanziale del progetto.