IL TIRRENO
DOMENICA, 03 GIUGNO 2012
Pagina 3 - Attualità

Bargone (Sat) annuncia l'intesa tra governo e Regione sulle esenzioni

«Gratis 45 chilometri» Ma solo per i residenti
«Pedaggio caro? Possiamo ridurlo, ma dipenderà dalla mole del traffico»

di Guido Fiorini

GROSSETO L'esenzione dal pedaggio per i residenti dei Comuni interessati dal passaggio dell'autostrada potrebbe salire da 20 a 45 chilometri: c'è la disponibilità del governo a farsi carico della differenza di costo. Questa possibilità, dalla spiaggia di Capalbio in un ventoso sabato di inizio estate, la annuncia Antonio Bargone, presidente di Sat e commissario straordinario per la Tirrenica: «C'è un sostanziale via libera – spiega – e devo dire che, su questo aspetto in particolare, ha lavorato bene Enrico Rossi. Per il nostro piano finanziario l'esenzione massima possibile era per 20 chilometri di percorrenza per i residenti. Lui ha insistito e con la sua proposta sarà quasi certamente il governo a coprire la differenza fino a 45, su tutto il nuovo tratto dell'autostrada». La novità, che consentirebbe ai pendolari di percorrere gratuitamente tratti come Grosseto Nord - Follonica o Grosseto sud - Capalbio, giunge a pochi giorni dall'esame del progetto definitivo di Sat da parte del Cipe, passaggio necessario per andare alla versione esecutiva e aprire i cantieri. Che tempi sono previsti per il progetto? «Andremo al Cipe entro la fine del mese. La data esatta è ancora da fissare, ma i tempi sono questi. Poi progetteremo il tratto di variante a sud di Grosseto, quello che il territorio ci chiede da tempo con forza di modificare». Perché al Cipe andrete con il progetto precedente? «Non si può parlare di progetto precedente. Al momento il progetto è solo uno, quello che ha approvato anche l'Anas e che è in versione definitiva (si tratta di quello che passa interamente sull'Aurelia, ndr). È questo che andrà all'esame del Cipe. Poi il Cipe farà le proprie prescrizioni a cui ci atterremo e, sulla base anche delle richieste del territorio, progetteremo la variante». La variante sarebbe quella ipotizzata sulla carta con il tratto di pennarello blu, da Fonteblanda a Quattro Strade, fra Albinia e Orbetello Scalo? «Ci sono state troppe polemiche. In realtà abbiamo preso la cosa molto sul serio e fatto indagini accurate nella zona per verificare la fattibilità in base al conto economico. Quella "con il pennarello blu" era solo una cartina per illustrare la nostra ipotesi di tracciato alternativo e la nostra disponibilità a rivedere il progetto nei lotti 4 e 5B. Ma la scelta definitiva sarà fatta dopo il Cipe e modifiche sono ancora possibili. Sarà proprio il Cipe a dettarci i tempi per la progettazione». Torniamo al pedaggio. L'ipotesi di 18 centesimi al chilometro pare un po' troppo elevata. «Vanno fatte alcune precisazioni: intanto la cifra è più bassa, i nostri conti dicono che 15 centesimi al chilometro potrebbero essere sufficienti a far tornare il quadro economico. E poi non dimentichiamo che queste cifre non sono attuali, ma vanno parametrate al 2017, fra cinque anni, quando l'autostrada sarà aperta al traffico». Resta comunque un costo molto elevato, almeno rispetto alle altre autostrade. «Il pedaggio potrebbe diminuire ancora. Stiamo aspettando che venga approvato il decreto sulla defiscalizzazione, mi dicono che adesso manca davvero poco. Nel caso ci sia il via libera da parte del governo, rivedremo l'intero piano finanziario dell'opera e, a quel punto, sarà tagliato anche il costo per la percorrenza, di qualche centesimo al km. È chiaro, comunque, che i conti vengono fatti sulla base delle previsioni di traffico».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Mancano i soldi, salta la viabilità alternativa

Da Livorno in giù, tutte le opere depennate dal progetto. Ora la vecchia Aurelia rischia di collassare

La Tirrenica doveva essere un'opportunità, ma rischia di trasformarsi in una trappola. Il costo stellare del pedaggio spingerà gli automobilisti sui percorsi alternativi. Che però non ci sono: in vent'anni, tanti quanti corrono dall'inaugurazione della superstrada tra Cecina e Grosseto, un po' ovunque la vecchia via Aurelia si è trasformata in una strada cittadina. I Comuni ne hanno ristretto la carreggiata con fioriere e marciapiedi (Castagneto, San Vincenzo, Venturina, Rosignano) o addirittura l'hanno chiusa al traffico (Cecina). Ma la viabilità alternativa non arriverà. A partire dall'ormai famoso lotto 0, tra Livorno e Quercianella, il primo a saltare dopo la rimodulazione della spesa al ribasso. Più a sud, ora che il lotto 1 è stato completato, i comuni di Cecina e di Rosignano possono dirsi tutto sommato soddisfatti: il casello è stato arretrato fino a lambire il precedente, l'ex statale 206 è stata allargata e infarcita di rotatorie a ogni incrocio, e una serie di varianti minori sono state fatte. Ma con l'inizio del lotto 2, nel bel mezzo della crisi economica, a Cecina si riducono le certezze: saltano bretelle e cavalcavia, la complanare a nord da certa diventa possibile, l'uscita di Cecina centro resterà ad esclusivo servizio dell'ospedale e riservata ai mezzi di soccorso. Castagneto Carducci si è visto mantenere solo l'ampliamento del cavalcaferrovia sulla strada per il mare, mentre altri interventi su strade minori sono stati cancellati. A Venturina, nel comune di Campiglia Marittima, non si parlerà più di alcuni cavalcavia, mentre a San Vincenzo non erano previste opere compensative. Le tensioni riaffiorano a Follonica: le arterie di collegamento con le strade cittadine non ci sono più. Sat ha spiegato che per ragioni di compatibilità economica le opere saranno ridotte all'osso (in ogni caso pari al 2% del valore minimo dei lavori). Tanto più che proprio a Follonica un podere sarà quasi per intero circondato dallo svincolo. Nella vicina Scarlino è stata stralciata la bretella che da Palazzi sarebbe finita al Puntone, costeggiando la zona industriale del Casone. E nemmeno si parlerà più della complanare dei "Tre porti", che avrebbe unito il Puntone, Punta Ala e Marina di Grosseto. Dal proprio progetto, Sat ha cancellato gli interventi sulle strade poderali, compreso quello per Rocca di Frassinello progettato da Renzo Piano. Infine, manca il progetto per il tratto a sud di Grosseto, dove più che complanari serviranno le strade alternative che oggi mancano.