IL TIRRENO
GIOVEDÌ, 07 GIUGNO 2012
Pagina 39 - Grosseto

“Ecco l’Autostrada che non fa danni”

di Sabino Zuppa

ORBETELLO La puntata di “Off the Report” di domenica scorsa ha riportato d’attualità la questione dell’autostrada tirrenica. Ha riaperto polemiche, ma è anche servita a ribadire che i lavori vanno avanti e che, come annunciato dal presidente di Sat Antonio Bargone, il progetto definitivo andrà all’esame del Cipe a breve. Un progetto che allo stato attuale dei fatti è quello, contestatissimo a Orbetello, di sovrapposizione all’Aurelia; ma che come ormai sembra sicuro sarà integrato da una variante proprio per il lotto 5b, il tratto tra Fonteblanda e Ansedonia, che subirà uno spostamento dalla vecchia statale. E in attesa del nuovo tracciato, e di maggiori particolari rispetto all’ormai noto tratto di penna blu con cui Sat ha fatto ipotizzare una variante, c’è anche chi il nuovo tracciato l’ha già immaginato, studiato nei particolari e addirittura progettato. È l’ingegner Marco Martens, tecnico che da tempo opera nel settore della progettazione integrata di strade e autostrade, assistente alla facoltà di Ingegneria civile di Tor Vergata e noto anche in loco per aver progettato il nuovo svincolo di Albinia dove sono in corso i lavori di costruzione. Un’idea, la sua, nata dall’amore per la maremma e anche dalla personale volontà di opporsi al progetto di sovrapposizione all’Aurelia: «Il minor consumo possibile di territorio e un più basso livello di impatto ambientale e paesaggistico sono gli elementi cardine del mio lavoro – spiega Martens – in modo che la Tirrenica, se deve essere fatta, possa danneggiare al minimo possibile sia l’ambiente che le attività turistiche e agrituristiche che lo caratterizzano». E dopo averne dato visione anche all’aministrazione comunale già dallo scorso anno, l’ingegnere originario di Ansedonia ha cominciato un tour sul territorio comunale, aiutato da alcuni dei comitati locali, per illustrare alla gente le sue idee: domani sera farà tappa a Fonteblanda, alle 21 nella sala parrocchiale, dove esporrà in particolare la prima parte del suo lavoro, che inizia proprio da questa località. Un’idea che prevede, in sintesi, di passare accanto alla ferrovia per gran parte del percorso e ove non possibile di passare sotto terra, così che la ferita ipotetica sul territorio sia il più celata possibile: dunque gallerie, aderenza alla ferrovia con l’unica eccezione di Albinia, dove è prevista un’ansa, per non sacrificare il polo produttivo a est del paese, e ricongiungimento al territorio di Capalbio uscendo da sotto il massiciio dei colli orbetellani, salvaguardando la Valle dell’Oro. Un progetto a metà strada tra quello originario di Sat sull’Aurelia e tra quello ipotetico che vuole il passaggio dell’autostrada dietro il massiccio dei colli orbetellani: «Forse più dispendioso di quello di un passaggio esterno, visto l’elevato numero di gallerie, ma sicuramente meno impattante – continua l’ingegnere orbetellano – un lavoro che tutelerebbe sia le attività turistiche sulla costa, salvaguardate anche dai rumori, sia le aziende agricole e agrituristiche del comune che costituiscono una ricchezza da salvaguardare». Un lavoro che potrebbe incontrare il favore del mondo ambientalista, anche se i costi elevato potrebbero essere una criticità non facile da superare.

Da Fonteblanda giù sottoterra per 500 metri, poi altre 5 gallerie
Il PERCORSO “DEL BUON SENSO”

Ma andiamo ad analizzare nei dettegli il percorso di questa “Autostrada del buon senso”, così come recita il nome dato a una community su facebook dove si spiegano volontà e caratteristiche del progetto dell’ingegner Martens, il tecnico orbetellano che propone questa idea alternativa. Un’idea, almeno negli intenti del suo promotore, dettata dall’esigenza di risparmiare quanto più territorio vergine possibile, lasciando integra quella immagine di territorio selvaggio e incontaminato che la Maremma ha sempre rappresentato agli occhi del mondo. La variante ipotizzata da Martens parte da Fonteblanda, in corrispondenza del sovrappasso dell’Aurelia sulla provinciale Montianese: da lì l’autostrada si immergerebbe in una galleria lunga circa cinquecento metri che sbucherebbe a sud del Poggio Civitella, evitando le terme dell’Osa. Da li, con un viadotto

si passerebbe sul fiume Osa e si andrebbe ad accostarsi alla ferrovia, sul lato sinistro direzione sud: tutto questo fino ad un chilometro da Albinia dove si piegherebbe verso l'entroterra e andrebbe a fare un'ansa che lascerebbe salvo tutto il paese di Albinia, passando di poco al di là del nuovo svincolo attualmente in costruzione. Poi di nuovo lato sinistro ferrovia in zona Topaie, tra Albinia e il viadotto di Patanella, dove il tracciato si piegherebbe all'interno dirigendosi verso un sottopassaggio per la strada della Parrina e uno per quella dei Poggi. Da lì in poi una serie di gallerie, cinque per l'esattezza, per arrivare a uno svincolo a sud di Orbetello e ricongiungersi poi con il tracciato Sat 2011 da Ansedonia in poi. Un tracciato, a detta del suo autore, che incontrerebbe anche i favori dei territori circostanti (per esempio Capalbio) che non verrebbero sacrificati da un passaggio alle spalle delle colline orbetellane; e che avrebbe anche varie possibilità di complanari e piste ciclabile . Il tutto per integrare le esigenze del turismo e della agricoltura locale con quello che sembra ormai un improrogabile lavoro di interesse nazionale ma che, se fatto male, potrebbe segnare inesorabilmente il territorio orbetellano.