

# Autostrada, sarà un progetto al ribasso

Atlantia conferma il corridoio tirrenico. La Regione: non possiamo avere un buco tra Livorno e il Lazio

► FIRENZE

Una soluzione purché sia. Ma «dopo 4 anni di legislatura, la Regione ha diritto a una risposta sulla Tirrenica». Eccolo che torna a bomba il governatore Enrico Rossi. Il ministro ai Trasporti Maurizio Lupi non si presenta al convegno toscano sulle infrastrutture e Rossi dà il messaggio al suo vice, il toscano Riccardo Nencini: non ha intenzione di tenersi un «buco» al posto del corridoio tirrenico da Livorno a Civitavecchia «perché la Regione non può accettare la condanna all'isolamento della

costa».

Tutto sommato, Rossi ha un alleato in Atlantia, la società che controlla il 100% di Autostrade per l'Italia che oggi ha il 25% circa di Sat. Gennarino Tozzi, direttore Progetti Infrastrutturali di Atlantia spa, dice che il progetto della Tirrenica «l'abbiamo già in testa, anche se deve essere ridimensionato a causa della crisi». Ma prima di presentarlo al ministero, al quale avrebbero dovuto consegnarlo a metà novembre, Atlantia vuole riconquistare la maggioranza di Sat.

Parlando in cifre, la situazione si potrebbe così riassumere:

per realizzare un tracciato di minima che colleghi Civitavecchia a Rosignano, anche utilizzando la variante Aurelia che già esiste, i costi variano dagli 800 ai 1.200 milioni. Lo Stato non è in grado di stanziare neppure un euro. Non ha a disposizione neanche i 270 milioni promessi in sede di Sblocca Italia e poi rimandati alla legge di Stabilità. Perciò tutti i costi diventano a carico del concessionario, ovvero di Sat, come avviene quando si va a costruire un tratto autostradale.

Allora cosa c'è di diverso in questa situazione? Proprio quel-

lo che accenna Tozzi: i soci di Sat non sono più interessati a investire nella Tirrenica. Sia perché il traffico è diminuito, sia perché la loro situazione finanziaria è modificata dal 2008 a oggi. E stanno cercando di farsi liquidare la propria quota per uscire velocemente da Sat. Ecco perché l'unico modo per salvare il progetto è che la maggioranza di Sat torni ad Autostrade per l'Italia che vanta concessionari in Italia per circa 2.800 chilometri.

Questo di per sé non basterebbe a garantire la realizzazione del progetto. E il governo lo sa. Infatti, a inizio dicembre Autostrade per l'Italia ha fatto presente che il progetto si regge finanziariamente a una condizione: l'aumento del pedaggio su tutta la rete in concessione dell'1,5% (oltre all'aumento dell'Istat). Su questo il governo nutre forti perplessità perché la linea del ministero dei Trasporti per il 2015 sarebbe di non ritoccare i pedaggi più dell'aumento Istat che si aggira attorno all'1,5%. Ad Atlantia, invece, serve il doppio per finanziare la Tirrenica. Soprattutto in considerazione del fatto - ricorda Tozzi - che la Regione vuole l'esenzione dal pedaggio per i residenti (ai quali verrebbe a mancare il transito gratuito sull'Aurelia). Esenzione alla quale, fra l'altro, il governo non sarebbe neppure contrario. *(il.bo.)*



Casello della Tirrenica a Rosignano

