

CECINA

Peggior di una carretera ▶ L'incubo comincia a Civitavecchia e dura oltre 200 chilometri, fino a Rosignano: buche, rattoppi di fortuna, incroci a raso. Così la SS1 Aurelia si è guadagnata primati di incidenti, soprattutto per le moto (7 dei luoghi più a rischio d'Italia sono qui). Forse c'era chi puntava sull'abbandono per realizzare la nuova contestata autostrada

Strada statale numero 1

Aurelia, la regina dei buchi e dei morti

di Daniele Martini

Ll confine tra il paradiso e l'inferno stradale è al casello di Civitavecchia Nord della A 12, l'autostrada che da Roma scorre fin quasi a toccare la Toscana. Da lì in poi ad un automobilista costretto ad avventurarsi fino a Rosignano sui 220 chilometri dell'Aurelia, la vecchia statale numero 1, può capitare tutto il peggio possibile: lavori in corso, deviazioni, improvvisi restringimenti di carreggiate, incroci a raso, trattori piantati in mezzo, passaggi da quattro a due corsie, segnaletica improbabile, continue modifiche del limite di velocità da 90 chilometri a 70, camion che all'altezza dei punti di ristoro si esibiscono in inversioni ad U mettendosi di traverso come un muro tra un senso di marcia e l'altro, praticamente invisibili di notte.

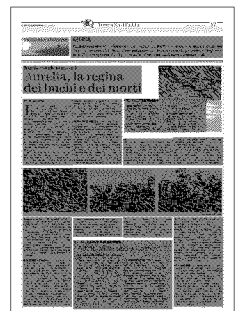
E poi le buche, ovunque, insidiosissime, rattoppate alla meno peggio con una manutenzione frettolosa, riempite con un po' d'asfalto capace di resistere qualche mese, ma che poi si sgretola con le piogge e gli sbalzi di temperatura e inesorabile sprofonda di nuovo aprendo altri squarci come tante bocche slabbrate senza denti. Un incubo per la tenuta di strada, una sfida agli ammortizzatori delle auto e una pistola alla tempia per chi osa percorrere quelle decine di chilometri in moto, soprattutto calato il sole. Così tante buche che le cronache dei giornali locali tempo fa le hanno raccontate praticamente una per una con un'inchiesta itinerante durata giorni e giorni, segnalando i punti più assassini con foto da ogni angolazione: di raso, dall'alto, con le gomme delle auto infilate dentro per documentare la profondità delle voragini.

OGNI CHILOMETRO ha la sua croce. E non è solo un modo di dire perché per tanti anni l'Aurelia ha avuto il primato dei morti, almeno fino a quando anche il primato dei decessi non è diventato un appannaggio metropolitano, Napoli e Catania in testa. Oggi il record l'Aurelia lo mantiene per le moto che sono i veicoli con indice di mortalità più alto (1,68 ogni 100 mezzi coinvolti in incidenti).

Secondo l'Automobile club (Aci) tra i 15 punti d'Italia considerati più pericolosi per le moto, 7 si trovano disseminati lungo il percorso della statale 1. Nel 2013 gli incidenti in totale sul tratto meridionale toscano dell'Aurelia sono stati 178, i morti 27 negli ultimi tre anni censiti, i feriti quasi mille. Anche quando non ci sono vittime gli incidenti hanno ripercussioni gravi sulla scorrevolezza del traffico. Per esempio la mattina di giovedì 5 marzo un camion si è ribaltato nel tratto tra Riva dei Tarquini e il bivio per Montalto di Castro. L'autista non si è fatto nulla, ma il mezzo è finito di traverso; come al solito sono arrivati i vigili, personale dell'Anas, la polizia stradale e hanno chiuso la circolazione.

FA VENIRE LE BOLLE viaggiare su quella strada. Il percorso a ostacoli che fa somigliare l'Aurelia più a una carretera andina che all'arteria di un paese evoluto, comincia con un incrocio alla periferia nord di Civitavecchia dove le tre corsie autostradali finiscono incredibilmente in uno stop. D'estate, quando la gente va al mare, le file diventano chilometri. Dopo si snoda il tormento: venti chilometri fino a Tarquinia con i lavori in corso aperti da mesi. Poi si sprofonda di nuovo nelle buche e si superano incroci con stradine poderali. Passato il confine laziale, le corsie a Capalbio da 4 diventano 2, poi di nuovo 4 poi ancora 2. A Orbetello idem; l'incrocio per Scansano un incubo. Ad Alberese le ferite inferte alla strada 3 anni fa dall'alluvione non sono ancora sanate, però stanno allargando il ponte sull'Albegna. Quando i lavori saranno finiti forse si scorrerà meglio, ma ora è un pianto. Da qui e fino a Rosignano le corsie sono quasi sempre 4, ma le buche e i rischi rimangono. Dalle parti di Scarlino. Venturina, San Vincenzo e Cecina si balla la sam-

ba. Che su quel tratto ci sia qualcosa di assai anomalo uno lo capisce anche guardando una cartina stradale d'Italia: tra Civitavecchia e Rosignano c'è come un buco, si spezza il reticolo che copre come una ragnatela tutto il resto. Detto in altri termini: in quella zona del paese lungo il Tirreno non c'è alcuna autostrada e quella mancanza è all'origine dell'inferno dell'Aurelia (box qui a fianco). Sia



chiaro e a scampo di equivoci: lì un'autostrada non serve, e non tanto perché gli ambientalisti non la vogliono. Anche chi non è sensibile alle bellezze delle coste e del mare e considera la faccenda dal punto di vista delle esigenze dei trasporti dice che l'autostrada non serve perché sarebbe uno spreco. Perfino l'amministratore della società Autostrade dei Benetton, Giovanni Castellucci, lo ha fatto capire, anche se in via non ufficiale.

L'autostrada non serve perché sarebbe un investimento costoso (oltre 2 miliardi di euro) nel vuoto. Il porto di Civitavecchia è in crescita, ma ospita in prevalenza navi da crociera e i passeggeri in transito non sono diretti verso la Toscana, semmai si indirizzano verso i tesori di Roma e del Vaticano spostandosi in pullman sulla comoda A 12. Molti chilometri più su, a nord, a Piombino una volta c'era un grande polo siderurgico, la vecchia e pubblica Italsider che ormai però è uno stabilimento larva in mano ai privati. Gli altiforni vengono comunque riforniti di carbone via mare e i laminati finiti prendono la stessa via, solo una minima parte viene caricata sui camion che imboccano l'Aurelia. Di vivace nella zona c'è solo il turismo d'estate. In queste condizioni costruire un'autostrada a pagamento ex novo sarebbe buttare soldi al vento perché i transiti sarebbero relativamente modesti e per consentire al concessionario privato di rientrare degli investimenti effettuati, dovrebbero permettergli di imporre al casello pedaggi da usura ad automobilisti e camionisti.

LA SOLUZIONE più ragionevole, rapida e meno costosa per riportare agli onori del mondo stradale la vecchia Aurelia sarebbe quella di ammodernarla rendendola sicura eliminando soprattutto le strettoie e gli incroci a raso. Per decenni la lobby cemento&asfalto si è però incaponita sulla necessità di costruire a tutti i costi una nuova autostrada ingaggiando un lunghissimo braccio di ferro che ha paralizzato tutto ed è ancora in corso. Sulla pelle degli automobilisti questa lobby ha giocato senza scrupoli al tanto peggio tanto meglio, lasciando che l'Aurelia sprofondasse all'inferno. Con l'intenzione di costringere alla fine anche i più riottosi a piegare la testa. Per fortuna hanno sbagliato i calcoli.



Pjaisidaosdad Credit

Addio all'incubo autostrada?

HA CAMBIATO PROPRIETÀ l'Autostrada Tirrenica, la società che da anni prova a costruire la nuova arteria a pagamento tra Civitavecchia e Rosignano. Sono usciti di scena i vecchi soci che più si erano interessati per la realizzazione del progetto e cioè Società autostrada ligure-toscana (Salt del gruppo Sias dei Gavio), le cooperative Ccc, Cmb di Carpi, Ccc di Ravenna e Unieco riunite nel gruppo Holcoa, il Monte dei Paschi di Siena e la Vianco di Francesco Gaertano Caltagirone, il costruttore romano editore, tra l'altro, del Messaggero e del Mattino di Napoli. Tutti insieme questi soggetti possedevano il 74,95 per cento, quota che è stata acquistata per 84 milioni di euro da Autostrade per l'Italia del gruppo Atlantia dei Benetton, guidata da Giovanni Castellucci che così ora controlla la Tirrenica con quasi il

100 per cento del capitale.

L'OPERAZIONE HA DUE conseguenze. La prima riguarda direttamente la vecchia Aurelia. Con l'ingresso di Autostrade, il progetto di costruzione della nuova autostrada subisce quasi sicuramente il colpo di grazia. L'amministratore Castellucci non ha mai condiviso l'operazione ritenendola inutilmente dispendiosa e sostanzialmente inutile e insistendo, invece, per un ammodernamento con relativa messa in sicurezza del vecchio tracciato. La seconda conseguenza è che con questa acquisizione Autostrade amplia la sua già lunghissima rete autostradale aggiungendoci i circa 40 chilometri autostradali in esercizio tra Livorno e Rosignano e in futuro anche i 16 in costruzione tra Civitavecchia e Tarquinia.

dan.mar.

IL SUSSIDIARIO

IL PROGETTO FARAONICO

L'autostrada Rosignano-Civitavecchia è stata un sogno di imprese e amici dell'asfalto. Uno tra i tanti, l'ex ministro Altero Matteoli: "Ho un sogno, costruiremo 228 km di autostrada".

COSTI ALTI TRAFFICO POCO

Il mega-progetto non ha mai visto la luce (tranne una manciata di chilometri): i

volumi di traffico non garantivano l'investimento: 3,7 miliardi pubblici.

SOSTEGNO BIPARTISAN

Nel cda della Sat che doveva realizzare il progetto sedeva il dalemiano Antonio Bargone. Nominato anche Commissario Governativo alla realizzazione dell'opera. Controllato e controllore. Bargone è indagato nell'inchiesta grandi opere.

