

Livorno-Civitavecchia, l'«eterna incompiuta» esce dai piani del governo

di **Fabrizio Caccia**

ROMA «Io credo che gli impegni saranno rispettati, credo nella serietà del governo, ci siamo visti a Roma non più tardi di mercoledì scorso col viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Riccardo Nencini, c'era pure il capo di gabinetto del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Luca Lotti... Abbiamo concordato insieme dei protocolli, perchè dunque all'improvviso l'opera dovrebbe saltare?». La voce di Antonio Bargone, sottosegretario nei governi D'Alema e Prodi e oggi numero uno di Sat (Società Autostrada Tirrenica), indagato nell'ambito dell'inchiesta della Procura di Firenze sulle Grandi Opere, arriva da un telefono cellulare piuttosto disturbata e anche un po' preoccupata. Perchè in realtà - secondo *Il Sole 24 Ore* di ieri - proprio l'autostrada Tirrenica (insieme alla Orte-Mestre) risulterebbe definitivamente esclusa dall'elenco delle 49 opere prioritarie (per un valore complessivo di 80 miliardi di euro) previste dal nuovo piano delle Infrastrutture che porterà la firma, martedì prossimo, del neo ministro Graziano Delrio. Una bella sforbiciata da parte

del governo Renzi, rispetto al programma faraonico da 285 miliardi, suddiviso in 419 interventi, che a 14 anni dall'avvio della Legge Obiettivo ha registrato, però, il completamento di appena l'8 per cento delle opere. Che ne sarà, dunque, dell'eterna incompiuta, la mitica A12, i 242 chilometri da Livorno a Civitavecchia, secondo il contratto ormai preistorico del 1968 con cui lo Stato l'affidò in concessione alla Sat? Di quei 242 chilometri se ne sono realizzati - tra estenuanti dibattiti e proteste varie - appena 40 in quasi mezzo secolo: il primo tratto da Livorno a Rosignano (36 chilometri) inaugurato nel 1993 e il secondo da Rosignano a Cecina Nord (4 chilometri) entrato in esercizio nel 2012.

Ma il resto? Autostrade per l'Italia, che fa parte del gruppo Atlantia (Benetton) ha da poco acquistato il controllo della Sat e a questo punto sembra disposta a proseguire da sola coi lavori, rinunciando al contributo pubblico di 270 milioni di euro che figurava nella prima bozza del decreto "Sblocca Italia" ma poi sparito dal testo. Al governo, però, mercoledì scorso, avrebbe chiesto in cambio la possibilità di aumentare i pedaggi autostradali sull'intera rete in concessione. L'accordo definitivo si dovrebbe raggiungere a metà maggio; a settembre poi dovrebbero essere approvati i progetti e nel 2016 sarebbero aperti i cantieri (1,2 miliardi di euro) da San Pietro in Palazzi a Tarquinia (i lavori per la tratta Civitavecchia-Tarquinia sono già in corso). Si sarebbe trovata una soluzione, infine, anche per il tratto marmmano Orbetello-Capalbio, quello famoso delle ville dei vip: la Tirrenica fiancheggierebbe la ferrovia, passando lontano dalle proprietà. Ma i sindaci del territorio devono ancora pronunciarsi e insomma tutto potrebbe bloccarsi di nuovo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

80

miliardi di euro è il valore delle 49 opere prioritarie inserite nell'elenco del nuovo piano delle Infrastrutture

242

i chilometri che da Livorno dovevano portare a Civitavecchia, secondo un appalto del '68. Da allora sono stati realizzati appena 40 km

Il progetto dell'autostrada



Fonte: Sat, Società Autostrada Tirrenica Spa

d'Arco

