

## L'AUTOSTRADA TIRRENICA

# Firmato l'accordo, cantieri nel 2017

Sat investirà 1,4 miliardi: pedaggio solo a sud di Grosseto, esenzioni per i residenti, Aurelia riqualificata nel tratto nord

**di Alfredo Faetti**

► GROSSETO

Adesso, sulla carta, l'autostrada Tirrenica c'è. C'è il progetto, anche se ci sono ancora alcuni nodi da sciogliere, come l'eterno tratto orbetellano; ci sono le risorse per realizzare l'opera, con un investimento da 1,4 miliardi di euro che pagherà per intero Autostrade per l'Italia, divenuta l'azionista di maggioranza di Sat; c'è il cronoprogramma, che prevede l'inizio dei cantieri in Maremma dalla seconda metà del 2017. C'è tutto insomma nel protocollo d'intesa firmato ieri a Palazzo Chigi dal governo, il privato e le due Regioni interessate, Lazio e Toscana.

Per i 160 chilometri che interessano la Toscana è previsto l'adeguamento della variante Aurelia da Rosignano fino a Grosseto sud, da cui poi partirà l'autostrada vera e propria fino a Civitavecchia. Qua saranno costruiti tra caselli "aperti" (a Grosseto, Fonteblanda e Capalbio) che permetteranno di poter transitare da uno all'altro senza bisogno di pagare il pedaggio. I residenti ne saranno del tutto esenti, mentre tutti gli altri automobilisti pagheranno.

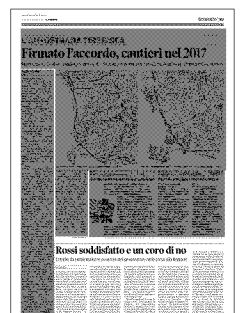
«Sono soddisfatto». Alla fine dell'incontro di ieri a Roma, il viceministro dei trasporti Riccardo Nencini non nasconde il sorriso. Dopo cinquant'anni di tira e molla, polemiche, annunci e smentite, la firma sul protocollo d'intesa arriva in piena campagna elettorale verso le regionali. «La Tirrenica era ad un punto morto ormai da più

di trent'anni - continua Nencini - Finalmente un punto fermo sulla realizzazione di un'infrastruttura strategica per tutto il centro Italia». Una base solida, insomma, in cui Sat e la sua azionista di maggioranza Autostrade per l'Italia hanno individuato puntualmente anche come riusciranno a finanziarla: in parte con un piano di mutualità, in parte con i pedaggi che verranno riscossi. Le cifre contenute nel documento parlano di 15 centesimi al chilometro per le automobili e 33 per camion e mezzi pesanti.

Tariffe che comunque possono essere riviste in base ai casi. «I residenti non pagheranno il pedaggio - ha aggiunto Nencini - e ci sono tariffe agevolate anche per i non residenti». Anche per quest'ultimi infatti c'è la possibilità di sfuggire al ticket in alcuni tratti dell'autostrada che verrà: per l'esattezza, in quelli compresi tra Grosseto sud, Fonteblanda e Capalbio, dove verranno realizzati dei caselli "aperti", ossia un pedaggio fisso e economicamente vantaggioso e che non viene calcolato in base alla distanza ma con cifre forfettarie. Nella parte nord, quella sul tratto San Pietro a Palazzi (Cecina) - Grosseto sud, ci sarà invece una quasi esenzione anche per i non maremmani, in quanto verrà applicato un pedaggio commisurato a 10 chilometri. A tutto questo si aggiunge la possibilità di altre agevolazioni grazie ai fondi messi a disposizione da Sat alle Regioni.

Sono queste le basi del protocollo. C'è anche il tracciato, è vero, ma ci sono ancora dei

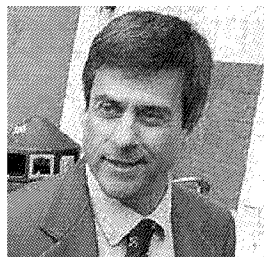
punti da chiarire a riguardo. Il problema riguarda il lotto 5b, Fonteblanda-Ansedonia, su cui ancora non c'è un percorso vero e proprio. La società dal canto suo ha garantito che presenterà il progetto quanto prima così da sottoporlo alla valutazione d'impatto ambientale, in modo da arrivare ad allestire i cantieri già a settembre 2017. Per il resto l'idea di Sat è chiara: adeguare la variante Aurelia fino a Grosseto, senza aumentare la superficie già esistente dell'asfalto, per poi costruire l'autostrada fino a Civitavecchia. «Sarà un tratto più sicuro, si migliora la viabilità costiera e finalmente si porta a compimento una questione annosa - conclude Nencini - Un impegno mantenuto da tempo. Abbiamo fatto bene a scommetterci, non ci credeva più nessuno».



**BONIFAZI**

## Una telenovela e non si parla di complanari

La definisce «la nuova puntata della telenovela Tirrenica» il presidente della Provincia di Grosseto Emilio Bonifazi (nella foto) facendo intendere che è ancora presto per stappare lo champagne. «Mi auguro che sia a tutti chiaro come la firma tra Ministero,



Regione e Sat rappresenti un passaggio che dovrà essere seguito da tanti altri - dice - Gli amministratori del territorio vogliono essere convocati per conoscere le informazioni in prima persona». Bonifazi comunque confida nella Regione: «saprà fare in modo che la Sat incontri tutte le parti per discutere di un tracciato che per ora è solo un'ipotesi. La stessa Sat mi ha assicurato che quando, nel mese di giugno, verrà formalizzata con atto notarile la nuova compagine

societaria incontrerà Comuni interessati e Provincia». Ma c'è un punto che non va sottovalutato per Bonifazi: «registro ancora una generale sottovalutazione rispetto alla necessaria realizzazione di vie complanari».

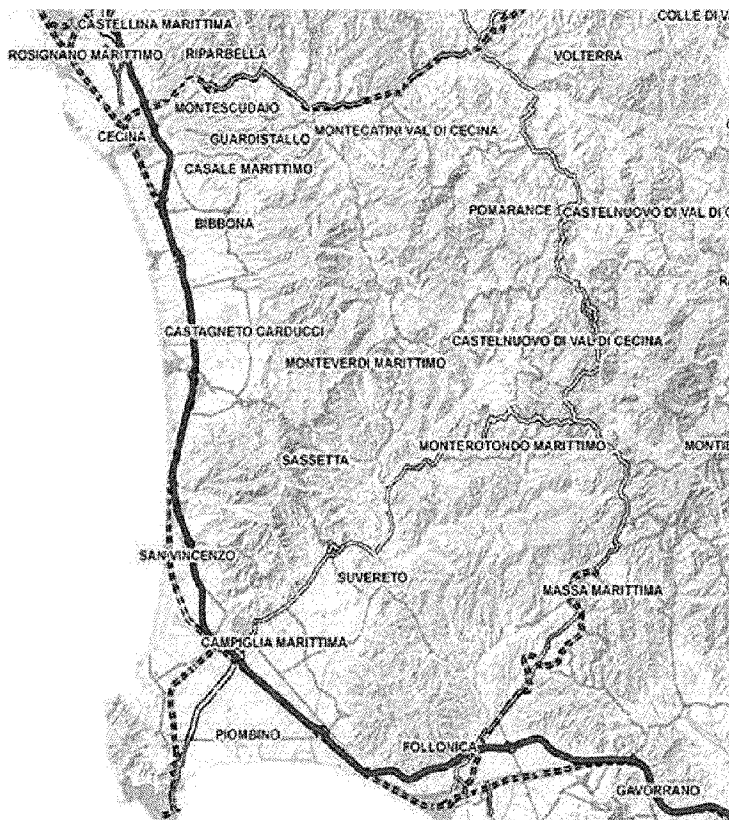
**IL PROBLEMA**

## Resta da sciogliere il nodo orbetellano

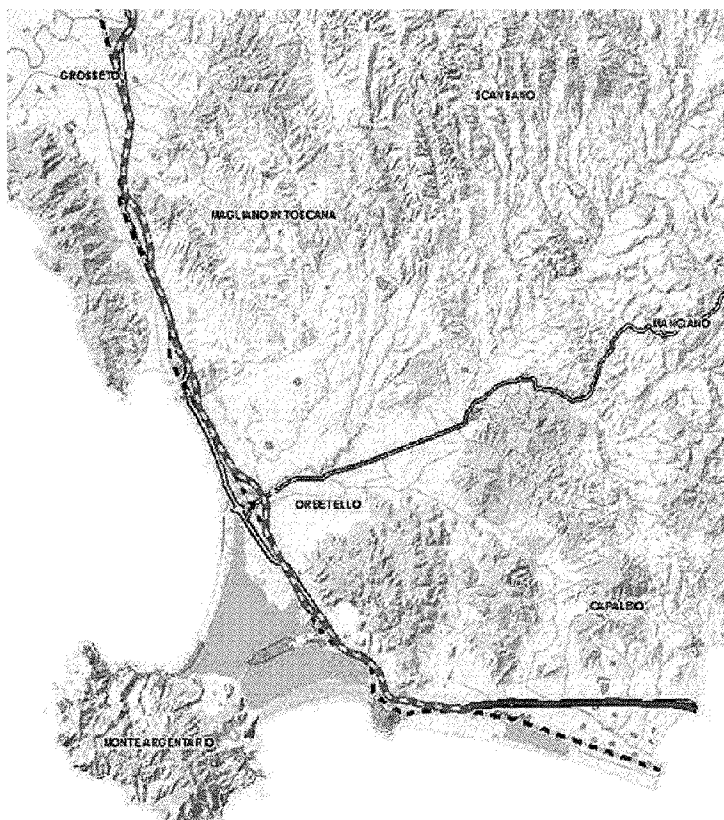
È l'unico nodo ancora da sciogliere: il lotto 5b, Fonteblanda-Ansedonia, il tanto discusso tratto orbetellano. Se si parla di Tirrenica, sappiamo che il problema sta qua.

Nel fatto che l'autostrada non può essere sovrapposta all'Aurelia perché non c'è spazio, dato che qui la strada attraversa centri abitati; così come non deve passare dai colli capalbiesi, come hanno sempre ribadito i comitati locali. Alla fine, quindi, passerà vicino alla linea ferroviaria, seguendo il tracciato scelto dalla Regione nel 2013, a cui vanno aggiunti in questi 20 chilometri «necessari miglioramenti al fine di ridurre il consumo di suolo», come si legge nel protocollo

d'intesa. Ma come fare a far passare di lì l'autostrada evitando paesi, frazioni, laguna e colli? L'intenzione di Sat sembra quella di costruire la Tirrenica sul tracciato dell'Aurelia fino a Fonteblanda, per poi allargarsi fino all'altezza del torrente Osa fino ad arrivare ad Albinia, senza però attraversare il centro abitato: la strada qui si allargherebbe verso l'entroterra per poi avvicinarsi e costeggiare la ferrovia all'altezza di Orbetello Scalo. Ma sulla carta non c'è traccia di tutto questo. Basta dire che nel cronoprogramma è previsto uno studio di fattibilità che durerà fino al prossimo aprile.



Cartina della tratta Rosignano-Grosseto sud, l'attuale Aurelia riqualificata



Cartina tratta Grosseto sud-confine regionale, autostrada con barriere e pedaggio aperto