Tirrenica, i venti chilometri che passano per l'inferno

AUTOSTRADA A12

Un'opera pensata oltre 30 anni fa, mai realizzata, muove ora i primi passi tra le proteste dei cittadini e le furbizie della politica. Per rendere possibile l'impresa servirà alzare i pedaggi

LE NOTIZIE DAL TRAFFICO

Isoradio tranquillizza parlando di "velocità media di percorrenza" ma per passare ci vogliono due ore

I COMITATI TERRITORIALI

"Le complanari subito, non possiamo più aspettare", dice la protesta dei cittadini sotto un sole a 40 gradi

I punti

1 La Tirrenica, doveva unire Genova a Roma, e risale al 1968. Per ora ci sono solo la Genova Livorno e la Rosignano San Pietro

2 La costruzione del tracciato di circa 150 chilometri costerà 1,4 miliardi di euro

3 Il tratto Civitavecchia Tarquinia ha bloccato la viabilità estiva su uno snodo nevralgico del mare

» SALVATORE CANNAVÒ

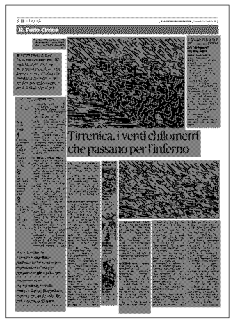
Una mano la offre *Isoradio*, il canale Rai dedicato alle notizie sul traffico. Quando si arriva in prossimità di Tarquinia il conduttore di turno si sofferma sulla "velocità media di percorrenza" dei venti chilometri interessati dal cantiere che sta completando i lavori della Civitavecchia-Tarquinia, tratto finale dell'autostrada A12, progetto ultra-trentennale. Quando si arriva al blocco, però, l'annuncio si rivela troppo ottimista. La velocità media, infatti, non svela che si rimarrà fermi per un'ora e che alla fine i venti chilometri saranno percorsi in due ore.

SONO MESI CHE ATTORNO a Tarquinia, al nord di Roma poco prima di gettarsi nella Maremma toscana, c'è l'inferno. La città osserva dolente, dall'alto del suo colle, l'intrico di strade e svincoli provvisori, l'aggrovigliarsi degli operai e dei mezzi di lavoro, le tonnellate di asfalto che non aspettano altro di essere rovesciate sul nuovo tracciato.

Stiamo parlando di soli 14,6 chilometri che permetteranno di risparmiare cinque minuti facendo balenare il miraggio di un'autostrada che probabilmente non si farà mai. Per quel breve tratto, però, la Sat Spa dovrà spendere circa 130 milioni, 10 milioni a chilometro. È il prezzo della Tirrenica, del resto: l'ultimo protocollo d'intesa siglato al ministero delle Infrastrutture - officiante il viceministro Riccardo Nencni - ha indicato la cifra di 1,4 miliardi per un percorso di circa 150 chilometri. Finora la Sat - di proprietà delle Autostrade per l'Italia del gruppo Atlantia (Benetton) ma prima partecipata dal Monte dei Paschi di Siena, da varie cooperative, dal gruppo Gavio e dal gruppo Vianini - si è indebitata per 130 milioni di euro senza escludere di dover ricorrere ad altri 90 milioni dalla casa madre.

Traffico in tilt in pieno luglio quando i lavori avrebbero dovuto essere finiti a inizio del 2015; cittadini esasperati, cementificazione selvaggia, contenziosi per l'esproprio dei terreni e un investimento da cui rientrare solo dopo 10 anni.

I CITTADINI DEL "COMITATO per il diritto alla mobilità" sono furiosi. Avevano già scoperto la mancanza delle dovute varianti per garantire la mobilità ai bordi dell'autostrada. Il ponte sul fiume Mignone, ad esempio, era stato aggirato e solo la protesta ha indotto la Sat a cambiare i suoi piani. Il 17 luglio la Tirrenica Spa ha annunciato con orgoglio l'apertura dei primi quattro chilometri. Il 20 luglio, però, i cittadini sono tornati a mobilitarsi con un presidio di quattro ore sotto un sole da 40 gradi per chiedere la riapertura dell'ingresso alle località di campagna, Farnesiana e Pantano di Sopra, chiuse senza preavviso. "Le complanari subito, non possiamo più aspettare", lo slogan dei manifestanti che non ce la fanno più per gli "eccessivi disagi. "Non c'è rispetto" è la protesta ricorrente che punta il dito anche contro il ruolo "sempre più imbarazzante" del sindaco di Tarquinia, incapace, dicono, di gestire la situazione.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La protesta però è disseminata lungo tutto il tracciato. I nodi del Coordinamento No-Sat sono dislocati a Grosseto, Rosignano, Castagneto Carducci, Alta e Bassa Val Cecina, Piombino. Ci sono le ragioni ambientaliste, la difesa dei paesaggi ancora incontaminati della bassa Maremma, la laguna di Orbetello, i monti di Capalbio. C'è il problema della privatizzazione della mobilità. Coloro che oggi percorrono gratuitamente la vecchia Aurelia - quasi tutta a quattro corsie - domani dovranno pagare il pedaggio previsto dalle nuove barriere. Il ministero delle Infrastrutture ha garantito la gratuità per i residenti ma poi ha precisato che vale solo nel raggio di venti chilometri e per la durata di cinque anni.

LE TARIFFE, invece, aumenteranno e non solo su quella tratta. Nella risposta all'interrogazione parlamentare fatta dal deputato Samuele Segoni di Alternativa Libera (ex M5S), il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro ha chiarito che da questi lavori ci sarà un "recupero tramite un adeguamento tariffario minimale da inserire sull'intera rete Aspi" (Autostrade per l'Italia). Quindi si pagherà un po' di più e ovunque.

In realtà, il progetto è di quelli che solo in Italia si riescono a immaginare. La Tirrenica è nella mente di funzionari e costruttori da più di trent'anni ma non è mai decollata veramente. In funzione c'è solo il primo lotto, aperto al pubblico nel 2012, da Rosignano Marittina a San Pietro dei Palazzi. La Civitavecchia-Tarquinia, all'altro capo del tracciato, sarà il secondo tratto aperto. Ma il grosso va ancora semplicemente impostato e riguarda un tratto più lungo (circa 120 km) da Rosignano a Grosseto sud, "ottenuto adeguando e migliorando l'attuale Aurelia", e poi la nuova autostrada (circa 50 km) da Grosseto sud a Civitavecchia. I soldi sono apparsi e scomparsi decine di volte e la politica non si è mai trovata tanto unita, da destra a sinistra, come in questo balletto. Sperando nei pedaggi e, magari, in qualche contributi pubblico più o meno opaco.

In Italia il rendimento medio di un chilometro autostradale è di 1,1 milioni di euro di cui 300 mila allo Stato e 850 mila alle società concessionarie (dati Banca d'Italia). Per recuperare il costo di 10 milioni al chilometro ci vorrebbero dieci anni. Non a caso le società concessionarie (Aiscat), con il loro presidente Fabrizio Palenzona, sono tornate a chiedere al governo adeguamenti tariffari urgenti dopo lo stop adottato alla fine del 2013: "Quello che chiediamo - ha detto Palenzona all'assemblea dell'Aiscat - è certezza delle regole e rispetto dei patti". Tradotto: l'allineamento delle tariffe all'inflazione, come deciso nel 2013, deve cessare. È tempo di rialzare le tariffe e garantire i margini di profitto. Che non sono nemmeno tanto alti, ha aggiunto. Palenzona, però, parlava di società che, dai dati disponibili nell'audizione in corso alla commissione Ambiente, hanno investito molto poco, hanno concessioni decennali che non hanno mai pagato e che spesso, come sulla Tirrenica, fanno pagare caro a chi si sposta d'estate i loro magri investimenti. Autostrade per loro, non pe l'Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ditelo al Fatto

Le "mamme" da Nardella

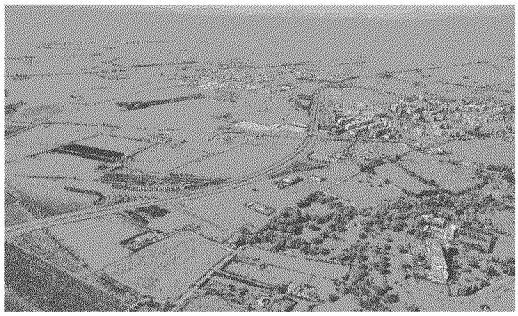
CON IL FATTO CIVICO, il nostro "difensore civico", abbiamo aperto uno spazio a vertenze locali, comitati, proteste, iniziative che si trascinano nell'indifferenza o nell'ostilità delle istituzioni. Abbiamo cominciato il 6 luglio con le "Mamme No Inceneritore" di Sesto Fiorentino che, dopo la pubblicazione della loro storia hanno continuato a mobilitarsi e il 24 luglio sono state ricevute da Dario Nardella sindaco della città metropolitana di Firenze (l'ex provincia). "All'incontro pubblico erano presenti i nostri tecnici e i tecnici del Comune" scrivono le Mamme. "Alla fine il sindaco ha promesso di proseguire questo dialogo ed ha anche aperto ad alcune nostre richieste (sembrerebbe)". Si vedrà. Intanto, il loro "grazie" ci aiuta a far capire il senso di questa pagina

I PROTAGONISTI

COMITATI NO SAT
Il tracciato è costellato di iniziative di protesta

RICCARDO NENCINI
Viceministro, si è intestato la nuova fase dei lavori

FABRIZIO PALENZONA
Presidente dell'Aiscat vuole tariffe più alte



Aspettando il casello Ci voglione ore per attraversare Tarquinia. Sotto il progetto sulla carta

Ansa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.