

■ **INFRASTRUTTURE** Il Governo l'ha classificata come opera prioritaria da sottoporre a revisione che potrebbe essere cancellata, modificata o confermata. Il senso della decisione appare più chiaro nei bilanci di Sat

Tirrenica stop... il piatto piange

DI FERDINANDO SEMBOLONI

Il Governo ha classificato la Tirrenica come opera prioritaria da sottoporre a revisione ma la procedura di approvazione del progetto va avanti. Sat, la società concessionaria della Tirrenica, ha pubblicato il 21 aprile le modifiche al progetto adottate durante la Conferenza dei servizi. La revisione del progetto può portare a qualsiasi decisione: cancellazione, modifica o conferma e perciò Sat procede. Ma il senso della decisione del Governo appare più chiaro nei bilanci di Sat, e in particolare in quello del 2016 presentato all'assemblea degli azionisti del 24 marzo 2017. Tutto nasce dalla procedura di infrazione attivata dalla Commissione europea nel maggio 2014 contro lo Stato italiano per aver spostato il termine della concessione a Sat, per la gestione della Tirrenica e quindi per la riscossione del pedaggio, dal 2028 al 2046, senza un bando pubblico che avrebbe permesso a tutte le società europee di partecipare. Coi maggiori introiti Sat può trasformare in autostrada la tratta sud da Grosseto a

Tarquini, come stabilito dall'accordo del maggio 2015, nel quale, per rispondere alle richieste dell'Europa, si vincolava Sat ad affidare a imprese esterne la realizzazione dell'opera e si anticipava il termine della concessione al 2043. Queste manovre non devono aver soddisfatto l'Europa se, come si legge nel bilancio Sat del 2016, il Ministero dei trasporti nel febbraio 2016 ha proposto a Sat di anticipare il termine della concessione al 2038, con la conseguente diminuzione degli introiti da pedaggio della società. La quale ha risposto al Ministero nell'ottobre 2016 accettando il nuovo termine a condizione che risulti l'equilibrio finanziario dell'operazione in mancanza del quale la concessione si limita alle attuali tratte in esercizio, con la rinuncia cioè a realizzare altri tratti autostradali. Cosa significhi l'equilibrio viene chiarito in un successivo piano finanziario del novembre 2016 nel quale si parla di un valore di subentro al 2038 di 520 milioni. In altre parole nel 2038 Anas, o un'altra società disposta a subentrare, dovrebbe sborsare la cifra richiesta. D'altra parte le ripetute richieste di Sat di



aumento dei pedaggi autostradali non sono state soddisfatte nella misura richiesta, per evidenti motivi politici, e quindi il Ministero si trova tra il pericolo della procedura di infrazione che lo spinge a ridurre la durata della concessione, e le conseguenti richieste di Sat che, vedendo ridursi le entrate, chiede soldi allo Stato. Per uscire da questo dilemma, allentare la tensione politica nella costa, e forse creare qualche problema al presidente della Regione Enrico Rossi sostenitore dell'autostrada, viene indicata la revisione del progetto. In questo caso Sat potrebbe ridurre l'investimento e accettare la realizzazione di una tratta ancor

più breve di autostrada come aveva fatto nel 2014, oppure rimandare tutto all'adeguamento dell'Aurelia a carico di Anas che per il tratto a nord di Grosseto ha stanziato 120 milioni. Il problema anche qui è finanziario. I contrari all'autostrada hanno da sempre invocato il progetto Anas del 2001, che riguardava l'intera tratta, ma non è chiaro quanto costi. In un documento di Italia Nostra, Legambiente e Wwf del 2004 si parla di 1.685 miliardi di vecchie lire che rivalutati ad oggi sono circa 1,1 miliardi di euro. Cifre di tutto rispetto che lo Stato dovrebbe comunque trovare. A meno che, ma è improbabile, non si giunga ad un accordo con l'Europa.

