

VIABILITÀ » LA GRANDE OPERA

di **Gabriele Baldanzi**
D GROSSETO

Per testare quanti e quali dei 63 chilometri che dividono Grosseto da Siena sono ormai raddoppiati il viaggio inizia dalla rampa di Roselle. «Nel 2020 ci vorrà solo mezz'ora per spostarsi tra le due città» aveva detto tre anni fa l'ex presidente di Anas **Pietro Ciucci**, quando del cantiere infinito ancora non si vedeva la fine. Ora il sogno di due generazioni è quasi realizzato: quattro corsie senza più intoppi e pericoli. Mancano circa 15 km, poi è fatta.

Martedì 1° agosto 2017 è una data significativa, di svolta: il Petriolo aperto in entrambi i sensi di marcia (per adesso a una corsia), la galleria di Casal di Pari in fase di rifinitura, l'annuncio ufficiale che a fine anno il maxilotto sarà concluso e consegnato. *Il Tirreno* ha deciso di ripercorrere la strada raccontando il nuovo tracciato e come è cambiato dal 2005 a oggi.

Guardando il contachilometri, il paesaggio, l'asfalto. Sono 47 i chilometri raddoppiati. Dalla bretellina di Roselle in poi guidare è un piacere. La 223 inizia a risalire i colli lasciandosi a destra l'Ombrone e proseguendo sulle alture comprese tra i torrenti Gretano, Lanzo e Farma. Si oltrepassano, in dieci minuti, i raccordi che consentono di raggiungere Batignano, Campagnatico, Paganico e Civitella, l'ultimo comune della Maremma.

Il 1° lotto - Grosseto-Montarsaio (11 km) - fu aperto al traffico a febbraio del 2006. È costato oltre 59 milioni di euro. Avrebbe già bisogno di qualche ritocchino. Il fondo soprattutto. Da Montarsaio a Paganico sono 9, 3 km. Scorrono a meraviglia. L'apertura al traffico nel maggio del 2008 (costo 74 milioni). Risalendo si capisce bene perché i lavori sul tratto terminale

Aperto il Petriolo bis Siena è più vicina Il viaggio in 45 minuti

Tragitto in auto dalla rampa di Roselle alla tangenziale Nel 2020 la città del Palio si raggiungerà in mezz'ora

di aggancio al 3° lotto (e lo svincolo a nord di Paganico) furono consegnati con tre anni di ritardo (nel 2011): qui la E78 sembra una freeway, una striscia di asfalto a cui corrono parallele altre strade fino a formare un intreccio di cemento armato, ferro e catrame.

Il terzo lotto è brevissimo: solo sette chilometri tra Paganico e Civitella, in salita. Un tempo, in questo tratto un camion era come il tonno della pubblicità: insuperabile. Si formava subito la coda, il rallentamento. I lavori di raddoppio furono avviati nel luglio 2008 e l'inaugurazione effettuata a marzo del 2012 (costo 50 milioni).

A Civitella la Senese si restringe. Per quasi tre chilometri, in discesa, si ripiomba nel passato. Siamo nel cosiddetto lotto 4, assai accidentato. Sei anni fa è stata approvata la progettazione definitiva, ma solo con il governo Renzi e il sottosegretario **Erasmus D'Angelis** sono arrivati i finanziamenti. Verranno rifatti quattro viadotti e un paio di gallerie, oltre alla ristrutturazione di altri viadotti già esistenti. Investimento complessivo di poco inferiore a cento milioni.

Nel rettilineo di Lampugnano la strada si allarga di nuovo per restringersi prima dello svincolo di Casal di Pari e l'omonima galleria. Il tunnel, che conduce la statale in provincia di Siena, è in condizioni pietose: 1.500 metri stretti, inquinati e poco illuminati, la cui ultimazione, nel 1974, significò la completa apertura della strada. A fine anno, al massimo entro giugno 2018, l'accesso verrà chiuso. Qui il cantiere è a regime. Anas ha preso l'impegno a realizzare anche lo svincolo di Pari, sempre rimasto in bilico.

Attraversato, non senza emo-

zione, il nuovo Petriolo, la 223 si porta verso nord tagliando i boschi che circondano l'abitato di lesa. Fino al viadotto Ornate la carreggiata resta larghissima, poi l'ultimo buco. Entriamo nel lotto numero 9, Ornate-Bagnai (11, 8 km). Il raddoppio deve ancora essere avviato e interessa i comuni di Monticiano, Murlo e Sovicille.

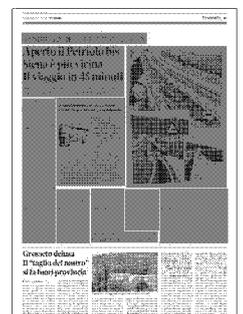
Risulta completata la progettazione definitiva dal 2008 per un costo stimato dell'intervento di circa 145 milioni. È l'altro lotto che beneficia del finanziamento annunciato due anni fa per completare il tronco. In questo tratto non si superano i settanta orari.

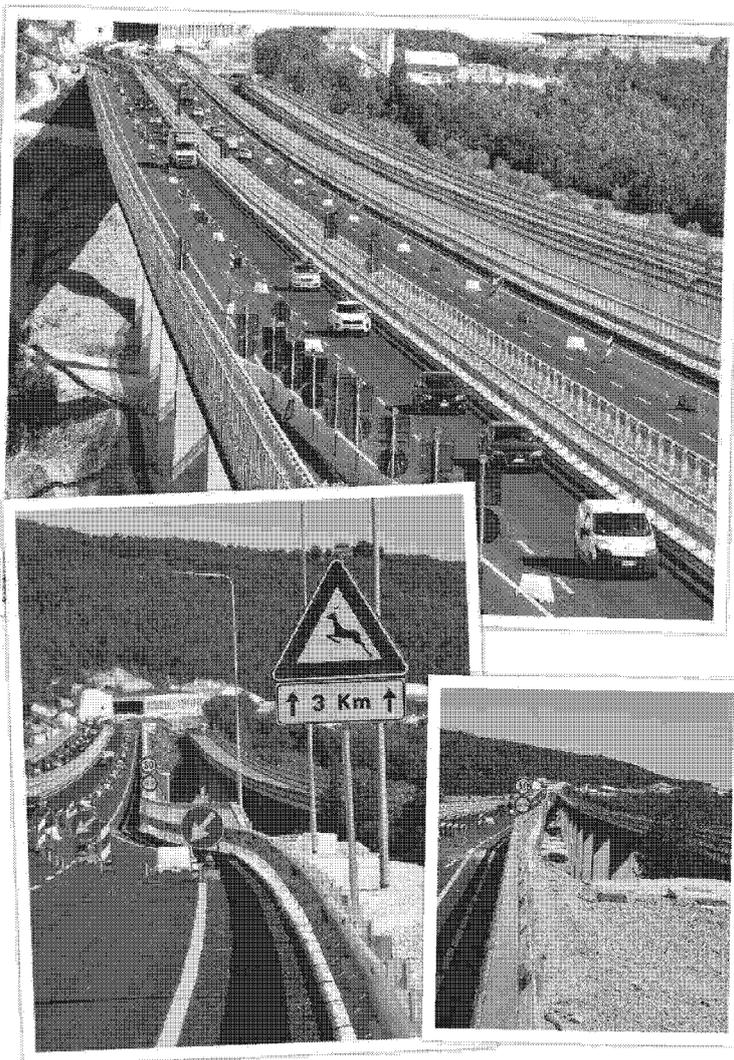
Si attraversa il Merse, l'oc-

chio cade sul Ponte al Macerato, oggi in rovina e un tempo sede del vecchio tracciato, poi la strada prosegue verso Siena, pianeggiante, tra i dislivelli delle risaie. È un sollievo ritrovare le quattro corsie, a Bagnai. In un attimo ecco San Rocco a Pilli. È il lotto 10 inaugurato a dicembre del 2011. Costo 35 milioni. Infine San Rocco a Pilli-Siena (3 km). Una linguetta di asfalto costata 17 milioni di euro, aperta al traffico dall'estate del 2006. Il viaggio si conclude allo svincolo per la via Cassia e la tangenziale di Siena.

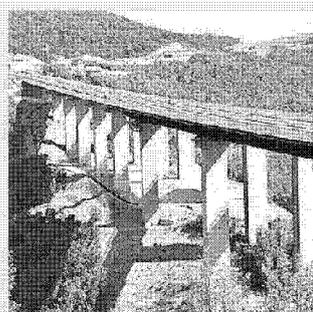
Guardiamo l'orologio. Da Roselle a qui 44 minuti, il 1° agosto, con un traffico intenso e i cantieri aperti.

Via libera in entrambi i sensi di marcia Per ora è percorribile ad una corsia





Il viadotto è su pile alte fino a 100 metri E la vecchia struttura verrà presto demolita



La statale 223 di Paganico, che collega Grosseto a Siena è il primo tratto del collegamento Tirreno Adriatico. Il tracciato risale alla metà degli anni '50 e fu completato nel 1974, sostituendo la vecchia strada statale (oggi declassata a comunale), conservandone la toponomastica. Fino a 12 anni fa la superstrada senese - come la chiamano i grossetani over 60 - era a carreggiata singola con due corsie. Ora tra Grosseto e Civitella

Marittima (28 km) è stata raddoppiata, idem a sud di Siena, più il tratto centrale del maxilotto. Il nuovo viadotto del Petriolo è lungo 770 metri e poggia su 10 pile alte fino a 100 metri. La piattaforma stradale è larga 25 metri e comprende due carreggiate, con due corsie per ogni senso di marcia, oltre banchine laterali e spartitraffico centrale. Il tratto aperto, che comprende il viadotto, è lungo 1,8 km che si aggiungono ai tratti già aperti per quasi 10 km sui 12 previsti. Ora, con l'apertura del Petriolo bis, potranno essere avviate le attività per la demolizione del vecchio ponte, che richiederà circa un anno. La progettazione di questo intervento imponente è stata affidata alla società Gpingegneria, che ha lavorato con gli spagnoli di Acciona Ingeniería. I lavori sono stati affidati al raggruppamento Strabag - Intercantieri Vittadello. La conclusione dei lavori di raddoppio di tutto il tronco è prevista nel 2020. Entro il 2018 dovrebbero essere appaltati gli ultimi due lotti. (g.b.)