

Tirrenica, il piano Anas per la superstrada

Chiesto dalla Regione e presentato ieri ai Comuni: adeguamento a quattro corsie e niente pedaggio

di **Alfredo Faetti**

► GROSSETO

Non è un progetto, né una bozza. È piuttosto uno studio, chiesto dalla Regione Toscana ad Anas, utile per capire come si può realizzare una superstrada là dove era prevista un'autostrada. Sono queste le carte che l'assessore alle Infrastrutture **Vincenzo Ceccarelli** ha mostrato ai referenti dei quattro Comuni maremmani interessati parlando per la prima volta di un adeguamento dell'Aurelia, dopo l'addio definitivo al progetto Tirrenica sancito a primavera dal governo Gentiloni.

Un adeguamento che cancella il pedaggio e le barriere, che prevede carreggiate più strette e che costerà circa 650 milioni di euro in meno rispetto al precedente, ma che comunque ricalca alcuni aspetti già avanzati da Sat. Le complanari, ad esempio, utili per garantire una maggiore fluidità del traffico; o la circonvallazione ad Albinia. Ma oltre a questi aspetti, l'idea è quella di realizzare la superstrada sul tracciato attuale dell'Aurelia.

Grosseto, Orbetello, Capalbio, Magliano in Toscana, oltre che al Parco della Maremma e alla Camera di Commercio: questi gli invitati al tavolo in Regione che si è tenuto ieri pomeriggio, ossia gli interessati alla project review legata ai lotti tra Grosseto e Ansedonia del corridoio tirrenico, presentata proprio dai tecnici Anas. La proposta è di realizzare una struttura del tutto uguale a quella esistente nel tratto nord maremmano, che va da Follonica a Grosseto, con quattro corsie e nessuna barriera.

«La revisione del progetto ha

portato a una proposta per il tratto sud analoga a quanto previsto per il tratto nord, compreso tra Grosseto e San Pietro in Palazzi – si legge nella nota diffusa dalla Regione – si pensa a una carreggiata da 18,60 metri (anziché i 23 metri previsti per l'autostrada), senza intersezioni a raso e con la realizzazione di complanari. Quest'ipotesi comporterebbe costi minori al progetto originario e nessun pedaggio».

Costi minori che si aggirano tra i 650 e i 680 milioni di euro, ma che non escludono opere pa-

rallele come le complanari. Resta anche in piedi l'idea di realizzare una circonvallazione, così da far passare il tracciato ben distante dal centro abitato orbetellano. Una svolta non da poco dopo mezzo secolo passato a discutere su un tracciato autostradale che ha interessato una decina di governi: cinquant'anni di tracciati proposti, modificati e riproposti, di accuse, promesse e una contestazione asprissima degli ambientalisti uniti sotto alla bandiera del no.

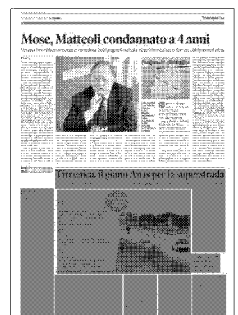
Un calderone amministrativo che si è spento bruscamente durante la scorsa Domenica delle Palme, quando è trapelata la notizia che il governo aveva cancellato l'autostrada dal Def (documento di economia e finanza). Un duro colpo per quei politici e non solo che si sono spesi più volte e in prima persona per realizzare l'autostrada Tirrenica: il governatore **Enrico Rossi** ad esempio, ma anche per lo stesso **Graziano Delrio**. Il ministro però, dopo la mossa del suo governo, tranquillizzò gli animi assicurando che in qualche modo il nodo sarebbe stato sciolto: «tracciato autostradale o rifacimento in loco a quattro corsie – disse Delrio in quei giorni – Quando avremo tutti i dati li metteremo insieme e prenderemo la decisione finale».

Il ministro però ancora non ha idea di cosa contengano le carte di Anas. «Ringrazio Anas per il lavoro fatto – ha detto Ceccarelli dopo l'incontro – Nei prossimi giorni invieremo ai Comuni i documenti in modo che possano esser fatti approfondimenti, ma nel frattempo abbia-

mo chiesto un incontro con il ministro, in modo da avere certezza delle risorse e dei tempi».

Il governo, insomma, deve ancora prendere atto di questa proposta. Un aspetto tutt'altro che secondario, visto che i finanziamenti per l'opera dovrebbe garantirli proprio il ministero. Un motivo d'incertezza sulla fattibilità della proposta, secondo i Comuni, a cui se ne lega un'altra: quali sono e quanto tempo richiederanno le procedure amministrative per passare da Sat ad Anas? Come far passare l'opera da una società all'altra?

La conferenza dei servizi sull'autostrada del resto è ancora aperta: è stata prorogata al 31 ottobre e per il momento il protagonista del progetto rimane Sat. Ecco il sorriso a metà dei Comuni, soddisfatti da una parte del cambio di rotta ma preoccupati per queste incertezze, visto anche che nel 2018 ci saranno le elezioni. Per questo, il sindaco di Capalbio **Luigi Bellumori**, sospettando tempi lunghi, ha lasciato una lettera in Regione per chiedere sette interventi urgenti da attuare subito, ricordando l'alto tasso d'incidentalità nel suo territorio, tra messa in sicurezza degli incroci a raso al rifacimento dei cavalcavia. Un solleccito, in attesa di capire dove porterà questo nuovo capitolo di una saga infinita.



COSA PREVEDE LA PROPOSTA DI ANAS

1

ADEGUAMENTO DEL TRACCIATO ESISTENTE

La proposta di Anas prevede l'adeguamento a quattro corsie da 18 metri di carreggiata per il tratto che va da Grosseto a Capalbio, riproponendo la stessa struttura già presente nel tratto a nord della provincia

2

NIENTE PEDAGGIO

Con il passaggio da autostrada a superstrada, spariscono sia i caselli che l'obbligo di pagare il pedaggio

3

COMPLANARI

Restano in piedi le complanari già previste nel progetto Sat, per garantire un alleggerimento del traffico sulla quattro corsie



**I sindaci ci sperano
ma sono diffidenti
su costi e tempi
e sulla fattibilità**