

DAL PRIMO PROGETTO DEL 1964 AL L'IMPASSE DEL 2014

Cinquant'anni di chiacchiere e meno di un chilometro all'anno

LA STORIA

ANNUNCI E POCHI SOLDI

di Mario Lancisi
FIRENZE

La Regione vuole vederci chiaro sul nuovo progetto della Tirrenica dimezzata: autostrada solo da Grosseto a Civitavecchia. «Incalzerò il governo», promette il governatore Enrico Rossi. Che aveva messo la Tirrenica tra i fiori all'occhiello dei suoi cinque anni di governo. Rossi diventa presidente nel 2010 e un anno dopo la Sat presenta il progetto definitivo della Tirrenica, da Rosignano a Civitavecchia, e assicura che l'autostrada sarà realizzata entro il 2016. Due anni dopo, l'8 giugno entra in esercizio la tratta da Rosignano a San Pietro in Palazzi, a nord di Cecina, 4 chilometri e 60 centesimi di pedaggio.

Cantieri aperti nel 2014... Ci siamo, sembra la volta buona. Nell'agosto del 2013 Rossi e Antonio Bargone, presidente di Sat, annunciano che nella primavera del 2014 saranno aperti i cantieri dei lotti 2 e 3 della Tirrenica da Cecina a Grosseto e quelli, a sud, da Tarquinia ad Ansedonia. Costo dell'opera: 2 miliardi e 200 milioni. Poi succede, in un anno, quello che è successo: la Sat bussa al governo per avere 270 milioni, altrimenti i cantieri non si aprono, Renzi i soldi non ce li ha, i conti ballano anche perché i flussi di traffico sono in diminuzione nel tratto Livorno-Rosignano (l'unico realizzato). Conclusione: nel cestino il progetto da 2 miliardi e 200 milioni, e nuovo progetto, che dimezza l'opera e i costi.

E ora ci si chiede: sarà la volta buona? «Se nessuno ci crede in questa autostrada che doveva aiutare la Maremma ad uscire dall'isolamento è bene che ce lo venga a dire in faccia», tuona il sindaco di Grosseto Emilio Bonifazi. Si respira in queste paro-

le scetticismo e diffidenza, motivate per la verità da cinquant'anni di chiacchiere, progetti, annunci. La fiera dell'inconcludenza.

Attraverso il viale di Bolgheri. Tutto comincia nel 1964, stando alla testimonianza del marchese Piero Antinori, che racconta di aver visto il primo progetto in uno studio romano. «La mia reazione fu preoccupata perché l'autostrada passava sotto il viale dei cipressi di Bolgheri».

E pensare che nel 1964, il 4 ottobre, viene inaugurato l'ultimo tratto dell'Autosole. Un'opera colossale, lunga 755 chilometri, che congiunge Milano a Napoli. È stata costruita in otto anni e quattro mesi. Dall'Autosole all'Automare, la Tirrenica. Fin dall'inizio però i tempi assunsero il passo dei decenni, anziché degli anni e dei mesi. Tra la costituzione della Sat nel 1968 e il disco verde del parlamento per la concessione, nel 1982, trascorrono 14 anni. Undici poi ne passano per assistere al taglio del nastro del primo lotto Livorno-Rosignano, 36,6 chilometri.

D'Alema: «Tempi stretti». Dopodiché l'autostrada della costa torna in letargo. Finché il 20 maggio del 1998 in un summit a Roma si dà il via libera all'autostrada da Rosignano a Civitavecchia e si annuncia che i cantieri verranno aperti nel 2000. Passano due anni, di cantieri neanche una parvenza, ma il

premier di allora, Massimo D'Alema assicura che la Tirrenica sarà realizzata e garantisce tempi stretti.

Autostrada o superstrada? D'Alema nel maggio del 2000 si dimette, lo sostituisce Giuliano Amato che il 5 dicembre dello stesso anno sigla un accordo con l'Anas per il raddoppio e la messa in sicurezza dell'Aurelia. Addio autostrada, si passa alla superstrada.

Neanche il tempo per i tecnici di elaborare il nuovo progetto che nel 2001 da Amato si passa a Berlusconi, che inserisce anche la Tirrenica nel programma delle grandi opere. Nel 2002 il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi presenta il progetto della nuova Tirrenica: nel tratto di 90 chilometri da Grosseto a Montalto di Castro passa attraverso le colline maremmane con 14 chilometri di gallerie e 27 di viadotti. La Regione Toscana si oppone allo «sventramento» della Maremma e promette «fuoco e fiamme».

Collinare o costiero? Il tormentone negli anni del governo Berlusconi riguarda il tracciato a sud di Grosseto: collinare o costiero? Collinare è di destra (Lunardi) e costiero di sinistra (Regione Toscana). Berlusconi perde le elezioni e nel 2006 arriva Prodi al governo. E con lui Antonio Di Pietro ai Trasporti. Che fa capire ai toscani che non ci sono soldi: «Il problema non è se fare la Tirrenica, ma quando». Già, quando?

La Sat si fa avanti: «Lo Stato non ha soldi? Paghiamo noi se il governo ci prolunga la concessione per l'A12». E allora presidente della Regione Claudio Martini esulta: «Primo caso in Italia: 206 chilometri a costo zero per le casse dello Stato». È il 2007. Sette anni dopo Sat alza bandiera bianca perché il governo non le assegna 207 milioni.

Prodi lascia, ritorna Berlusconi e con lui Tremonti. Così dal 2008 in poi il tormentone è ancora sui soldi, sul pedaggio e sul tracciato. La guerra tra ambientalisti e «sviluppisti» prosegue.

In 47 anni realizzati solo 40 km mentre l'A1 (755 km) completata in 8 anni e 8 mesi

Entro il 2009 cantieri aperti. Alla fine del 2008 altro squillo di tromba: «Via libera alla Tirrenica». Nel 2009 il ministro dei Trasporti Matteoli annuncia: «Entro l'anno apriremo i cantieri». La Sat intanto va avanti. E nel 2012 si inaugura un altro lotto, da Rosignano a Cecina nord, altri 4 chilometri. In tutto fanno 40: meno di un chilometro all'anno. Finché nel 2014 si rimbocca tutto. Si annuncia un nuovo progetto. L'ennesimo.

E risuonano le parole di Giuliano Amato, 17 ottobre 2009: «La Tirrenica? Non dico nulla, se non vedo non credo». Da allora i san Tommaso della Tirrenica sono aumentati a dismisura.





Il casello di Rosignano dove inizia l'unico tratto della Tirrenica realizzato

TIRRENICA STORY

1964

Il 4 ottobre venne inaugurato l'ultimo tratto dell'Autosole e nello stesso anno, secondo la testimonianza del marchese Antinori girava il primo progetto per l'autostrada Tirrenica. Che passava dalle colline di Manciano e tagliava in due il viale dei cipressi di Bolgheri.

1968

Il 21 ottobre viene costituita a Grosseto la Sat, società autostrada tirrenica con lo scopo di costruire la Livorno-Civitavecchia. Il progetto iniziale prevede un'arteria di 242 chilometri.

1982

Il parlamento approva la legge 531 del 12 agosto con cui (articolo 9) la Sat viene autorizzata a costruire la Tirrenica.

1993

Il 3 luglio entra in esercizio il primo tratto della Tirrenica, da Collesalveti a Rosignano di 36,6 chilometri.

2000

Il 5 dicembre il governo Amato firma l'accordo tra Regione Toscana, Lazio, Anas per il raddoppio e la messa in sicurezza dell'Aurelia.

2001

Il governo Berlusconi inserisce anche la Tirrenica nel programma delle grandi opere.

2002

Il 28 gennaio il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi presenta il progetto della Tirrenica che "buca" le colline maremmane. Scatta l'avversione della Regione Toscana.

2003

A giugno viene reso noto l'accordo tra Regione Toscana e Lazio per un'autostrada costiera anziché collinare come nel progetto Lunardi. Alla fine lo scontro si conclude con la scelta del tracciato costiero.

2005

Il 7 luglio la Sat presenta un progetto preliminare di completamento della Livorno-Civitavecchia, da Rosignano a Civitavecchia, 206 chilometri

2009

Il 5 dicembre vengono assegnati i lavori del 1° lotto Rosignano-San Pietro in Palazzi.

2012

L'8 giugno entra in esercizio la tratta San Pietro in Palazzi (Cecina nord) e Rosignano Marittimo, lunga circa 4 km. In 47 anni la Sat ha realizzato solo 40 km della Tirreno: meno di un chilometro all'anno.



Una scena simbolo del film "Il sorpasso" (1962): Trintignant e Gassman sull'Aurelia