Tirrenica, a rilento il progetto del tratto Tarquinia-Grosseto

Sat disegna l'autostrada solo a sud della Toscana e slitta la firma degli accordi di maggio con il ministero

di Ilaria Bonuccelli

Per metà maggio non ce la faranno a firmare gli accordi. Comunque il progetto per la Tirrenica non si ferma. I tecnici di Sat continuano a lavorare al tracciato dell'autostrada incompiuta. Da Tarquinia a Grosseto sud, bene inteso. Anche perché, oltre, verso Livorno, non c'è bisogno di disegnare nulla: da mesi Autostrade per l'Italia, la società che detiene oltre il 98% di Sat, ripete che da Grosseto sud a Rosignano non ci sarà strada a pedaggio. Niente autostrada, insomma. Verrà rimessa a nuovo la variante Aurelia: nuova pavimentazione, nuovi guard-rail,più piazzole di sosta.

Il terremoto che ha decapitato il ministero delle Infrastrutture, rallenta ma non stoppa la Tirrenica. Non per ora, almeno. Intanto l'autostrada non è mai dipesa dalla struttura di Incalza, il super manager arrestato. Inoltre il lavoro non dipende (più) dai finanziamenti pubblici. Già dalla scorsa estate Atlantia, la holding che detiene il 100% di Autostrade per l'Italia (e quindi possiede Sat) ha fatto in modo che lo Stato non stanziasse i 270 milioni per il vecchio progetto della Tirrenica, considerato sbagliato. Un'autostrada a perdere, che mai si sarebbe ripagata con i pedaggi, malgrado il prolungamento della concessione al 2046 (ora riportata al 2043). Infatti i flussi di traffico sulla A12 sono sempre stati più scarsi rispetto ad altre tratte in concessione ad Autostrade per l'Italia. La crisi economica, dopo il 2007, aveva accentuato questo dato. Confermato anche l'anno scorso.

Nel 2014, infatti, la società che ha in concessione 2.854 chilometri di strade in Italia ha registrato una ripresa media dell'1% del traffico in transito sulla propria rete. In alcune tratte, come la Napoli-Salerno ha registrato picchi del 4,5%. Le flessioni - riporta la società - hanno «riguardato poche arterie e sono state per lo più contenute; la diminuzione più rilevante ha interessato la A12 Roma-Civitavecchia (-1,4%)». È il tratto che oggi Sat sta prolungando di 15 chilometri per collegare Civitavecchia con Tarquinia. Una parte della Tirrenica che poi si dovrà congiungere con la Toscana. Il tratto che non ha grandi volumi di traffico. E che Autostrade per l'Italia sa di dover finanziare con risorse proprie, preventivandolo in bilancio come perdita. I fondi alla società e al gruppo non dovrebbero mancare, visti i risultati comunicati proprio ieri all'assemblea dei soci. Infatti, Aspi (Autostrade per l'Italia) chiude il 2014 con un utile netto di 704 milioni che garantisce un dividendo di 1 euro ad azione. I soci di Atlantia, invece, avranno un dividendo di 80 centesimi ad azione. Non c'è di che lamentarsi. Soprattutto ce n'è per finanziare la Tirrenica o per comprare l'aeroporto di Nizza, come annuncia l'ad di Atlantia, Giovanni Castellucci. Quale operazione si concluderà prima non è certo. Sulla Tirrenica pesa la necessità di firmare gli accordi fra ministero e società per autorizzare un aumento (minimo) dei pedaggi su tutta la rete in concessione ad Aspi e per consentire Aspi di utilizzare parte degli utili da di altre autostrade per ripianare eventuali perdite della gestione di Sat con la Tirrenica.Prima di arrivare a questo, però, occorre che Antitrust autorizzi Aspi ad acquisire la maggioranza assoluta di Sat. Nell'attesa, il progetto non si ferma. I tecnici disegnano il tratto Tarquinia-Civitavecchia e lo portano sul territorio: lo mostrano ai sindaci, alle popolazioni. In caso di contestazioni, infatti, l'autostrada non si costruirà.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.