

CORSIA PREFERENZIALE La politica vuole realizzare l'autostrada a tutti i costi, nonostante le pessime previsioni di traffico e l'opposizione dei sindaci. E la concessione verrà data fino al 2043

Tanti soldi, pochi automobilisti: Tirrenica, il regalo ai Benetton

V



I numeri

1,4

miliardi:
il costo
dell'autostrada
maremmana,
da Tarquinia a
Grosseto (90
km). Il resto
del tragitto,
da Grosseto
a Rosignano
(115 km),
resterebbe
super strada

2043

fino a quando
durerà la
concessione
nel caso
si facesse
la Tirrenica.
verrebbe
realizzata
dalla Sat dei
Benetton

13.800

gli
automobilisti
(al giorno)
che
percorreranno
la Tirrenica,
secondo uno
studio

» DANIELE MARTINI

ogliono costruire una Brebemi sulle coste della Maremma toscana. Brebemi è l'autostrada più sfigata d'Italia, collega Brescia (Bre), Bergamo (Be) e Milano (Mi) ed è diventata il simbolo delle grandi opere stradali concepite con fregatura incorporata. Quando si trattava di spingere per far partire i lavori furono fatte circolare previsioni di traffico fantasiose; dissero che su quella nuova autostrada sarebbero passati 60 mila tra auto e camion al giorno. Ma alla prova dei fatti sulla Brebemi quel traffico non c'è e per involgiare gli autisti a prenderla si sono inventati perfino sconti sui pedaggi mentre la Regione Lombardia ha dovuto tirare fuori centinaia di milioni di euro per scongiurare il fallimento della società di gestione. A 500 chilometri di distanza, sull'Aurelia tra Tarquinia e Grosseto, stanno pernacamente tentando di fare il bis con l'autostrada Tirrenica.

CON UN'AGGRAVANTE: per la Brebemi si sforzarono almeno di mettere in giro dati di traffico che, se fossero stati veri, avrebbero dato un senso alla costruzione della grande opera. Per la Tirrenica nemmeno quello. Gli studi ufficiali su quel tratto di Aurelia maremmana che il *Fatto* ha potuto consultare sono eloquenti: "Attualmente l'Aurelia presenta quantitativi di traffico generalmente contenuti durante l'anno". La sentenza è scritta in un report di 74 pagine consegnato ad Autostrade, il grande gruppo dei Benetton che è pure proprietario di Sat-Società autostrada tirrenica che per 1 miliardo e 400 milioni di euro dovreb-

be costruire i 90 chilometri della nuova arteria maremmana da Tarquinia a Grosseto. Mentre da Grosseto a Rosignano (115 chilometri) l'infatuazione autostradale è sepolta: resterà in funzione l'attuale superstrada non a pagamento. Sat è potenzialmente titolare della concessione fino al 2043, nel senso che diventa titolare a tutti gli effetti se l'autostrada si fa. Altrimenti la concessione sulla statale resta a chi ce l'ha, e cioè l'Anas, azienda pubblica guidata da Gianni Armani, che quindi ha il dovere di eseguire la manutenzione necessaria.

LO STUDIO SUL TRAFFICO nel tratto maremmano dell'Aurelia è stato condotto da una società inglese, la Steer Davies Gleave, per conto di Autostrade. Sulla base dei dati di traffico rilevati negli anni e immaginando che la nuova autostrada venga fatta, Steer Davies Gleave ha elaborato tre scenari: per il breve periodo (2022), medio (2030) e lungo (2040). In tutti e tre i casi il piatto au-

tostradale piange: nel 2022 sulla nuova e luccicante arteria transiterebbero pochi veicoli, appena 13.800 al giorno di cui solo 1.400 camion, in pratica un quarto di quelli vagheggiati per la Brebemi. Otto anni dopo, nel 2030, il traffico sarebbe più o meno lo stesso: appena 600 auto e 100 camion in più. Nel 2040 idem, con un'altra sfarinata di 700 tra auto e mezzi pesanti. Per giustificare l'opera ci vorrebbe un'intensità di traffico almeno doppia. Anna Donati, l'esponente di Green Italia che si occupa di trasporti da una vita, commenta così: "Con questo traffico i pedaggi non ce la farebbero mai a coprire i costi e a ga-



rantire un utile alla concessionaria. L'unico intervento necessario è trasformare con minor spesa l'Aurelia in una superstrada a 4 corsie senza incroci e caselli". Durissimo Luigi Bellumori, sindaco Pd di Capalbio, uno dei comuni interessati alla faccenda: "È un'opera dannosa, non c'è un piano finanziario che sta in piedi".

Il fronte autostradale però continua imperterrita a spingere. Ora è in corso la Via, la Valutazione di impatto ambientale che nella testa dei promotori dovrebbe essere l'ultimo tassello prima dell'apertura dei cantieri. È soprattutto la politica che si intestardisce sulla Tirrenica, ma non quella locale rappresentata dai sindaci uniti nel no, da quello di destra di Grosseto, Antonfrancesco Vivarelli Colonna, a quello Pd di Capalbio.

AINSISTERE per l'autostrada sono due politici toscani che ne hanno fatto una bandiera: il socialista Riccardo Nencini, sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, ed Enrico Rossi, governatore della Toscana e candidato per la segreteria del Pd. Autostrade dei Benetton tiene invece un profilo sornione, forse non vedendo l'arresto nella Tirrenica in sé. L'unico modo per i Benetton per trasformare quella grana in un affare sarebbe quello di utilizzare l'autostrada maremmana come un cavallo di Troia per ottenere un aumento generalizzato dei pedaggi su tutti i circa 3 mila chilometri della rete autostradale. Una specie di tassa automobilistica, insomma, che compenserebbe ovviamente con lauti interessi, il quasi sicuro bagno di sangue ai caselli maremmani.



A chi piace, a chi no

Il gruppo punta a un aumento dei pedaggi. Il primo cittadino di Capalbio (Pd): "È un'opera dannosa, il piano finanziario non sta in piedi"



Il piano
Il tragitto della Tirrenica, solo una parte sarà autostrada *Ansa*



mila quanti, tra automobilisti e camionisti, dovevano percorrere la Brebemi ogni giorno. Ma per 'la strada dei flop' siamo fermi alla metà circa

