

Il caso. Il governo verificherà la possibilità di accantonare l'autostrada per passare all'adeguamento dell'Aurelia. Ma servono soldi per ora non previsti

Tirrenica, un rebus da due miliardi

MASSIMO VANNI

AUTOSTRADA Tirrenica, il governo lancia la "project-review" sul tratto più discusso e contestato. Quello a sud di Grosseto, tra Fonteblanda e Ansedonia. «Come indicato dal codice degli appalti ci sarà una "project review" dell'unità di missione del Mit: saranno loro a fare la valutazione», dice il vice ministro alle infrastrutture Riccardo Nencini, intervenuto ieri ad un convegno a Prato. «Questo è ciò che è contenuto nell'allegato al Def, al documento finanziario», aggiunge pure Nencini. Come dire, c'è soltanto questo nel Def e non altro. Non ancora la cancellazione dell'autostrada.

Spinti però dal *Sole 24ore* che parla di stop all'autostrada, gli oppositori del progetto autostradale esultano per la retromarcia del governo. Esulta Italia Nostra, congratolandosi per «una scelta di buon senso per l'Italia e gli italiani». Esultano i 5 Stelle, che insistono con «sì alla messa in sicurezza e no all'autostrada». Ed esultano anche le altre formazioni ambientaliste:

«La battaglia condotta da 30 anni dimostra che con l'impegno, i contenuti e la perseveranza si riesce a vincere anche le sfide più difficili. Esprimiamo soddisfazione perché questa volta le nostre osservazioni critiche al progetto Sat sembrano essere state prese in seria considerazione dal Mit», dicono Wwf, Legambiente, Fai, Comitato per la bellezza, Rete dei Comitati per la difesa del territorio, Comitato terra di Maremma. Ma le cose non sono così semplici. E soprattutto, la partita non è ancora affatto chiusa.

L'approdo della "project-review" può davvero essere quello dell'eliminazione dell'autostrada. C'è però un particolare: che significa fare un'autostrada? A parità di corsie, significa sostanzialmente pedaggio. E per eliminare lo status di autostrada al tratto sud, cioè da Fonteblanda ad Ansedonia si deve fare a meno di dare in concessione il percorso alla Sat. Il che, tradotto in cifre, significa che l'Anas, cioè lo Stato, per fare a meno del soggetto privato che si ripaga con il pedaggio, deve sborsare tutto. A stime aggiornate, 2 miliardi di euro.

Dove può l'Anas e lo Stato tro-

vare oggi 2 miliardi per finanziare le 4 corsie a sud di Grosseto? La scommessa è tutta qui. Perché per il resto cambia poco, come fa notare il governatore Enrico Rossi: «Saranno comunque 4 corsie, perché da Livorno a Roma dovranno esserci 4 corsie». E se al posto dei 25 metri di larghezza della carreggiata prevista per un'autostrada saranno realizzati alla fine i 23 di una superstrada per la Regione non cambia la sostanza: «Come andiamo ripetendo da anni, saranno quattro corsie. Che si tratti di corsie autostradali o di altro tipo a noi questo poco importa: l'importante è fare presto», dicono il governatore Rossi e il suo assessore ai trasporti Vincenzo Ceccarelli.

«Attendiamo di capire meglio le decisioni che hanno portato a questo cambio di rotta del governo», usa prudenza il sindaco di Grosseto del centro-destra Antonfrancesco Vivarelli Colonna. «Il cambio di rotta di Rossi, così come del governo e del Pd, che per anni si sono battuti per l'autostrada contro la volontà dei cittadini per noi è un segnale positivo», dice invece la senatrice di Sinistra italiana Alessia Petraglia.



Un'immagine della Tirrenica

Esultano le associazioni ambientaliste che si sono sempre battute contro la realizzazione

Eliminando l'ipotesi del pedaggio sarebbe l'Anas a dover trovare i fondi necessari per il cantiere

