

# Tirrenica, giorni decisivi Ma il progetto Sat resta in piedi

La "revisione" di cui parla il Governo nel Def potrebbe non escludere l'autostrada, ma realizzata secondo le indicazioni del territorio su cui si discute da mesi. Oggi da Roma si attendono chiarimenti

**di Gabriele Baldanzi**  
GROSSETO

Oggi è la giornata in cui a Roma si chiarirà qualche dubbio rispetto a cosa intendesse il Governo con la formula contenuta nel Def e anticipata domenica scorsa dal Sole 24 Ore: «Project review con valutazione delle possibili alternative, incluso la riqualifica dell'attuale infrastruttura extraurbana principale», cioè l'Aurelia.

Quale versione della Tirrenica avremo è presto per saperlo: un'autostrada con pedaggio o una versione più leggera? L'onorevole **Luca Sani** e il capogruppo del Pd in Regione **Leonardo Marras**, che hanno contatti con chi nella capitale è chiamato a decidere, sono convinti che l'ipotesi autostrada (con pagamento del pedaggio e, magari, salvaguardia per i residenti-pendolari) non sia affatto archiviata. È vero, invece, che in una logica di risparmio, la nuova Tirrenica risulterà meno impattante, come lo era il tracciato individuato dal Governo Amato nel 2000.

Questo intenderebbe il governo con la formula contenuta nel Def. E qui torna in gioco il famoso lodo Marras, anticipato proprio dal Tirreno un mese fa. Quel documento, una lettera aperta al viceministro **Riccardo Nencini** e al governatore **Enrico Rossi**, è probabilmente la piattaforma da cui si ripartirà, diciamo gradita (con piccole limature) anche ai sindaci della costa.

Ecco quali erano, sinteticamente, le proposte più significative contenute nel lodo Marras. Innanzitutto la realizzazione di tutte le opere, senza alcuna modifica, anche quelle accessorie, previste dal progetto definitivo del lotto 5A, approvato con parere positivo del Comune di Capalbio nel 2012. Poi l'allungamento

del tunnel artificiale in prossimità di Orbetello Scalo e l'allontanamento da Albinia della cosiddetta variante di progetto.

E ancora: eliminare la barriera di esazione di Fonteblanda così da rendere interamente gratuita la percorrenza nel tratto autostradale tra Grosseto e il confine regionale sud per tutta la comunità ricompresa in quell'intervallo (Magliano in Toscana, Orbetello, Monte Argentario, Isola del Giglio e Capalbio), inclusi quei comuni più interni che si connettono all'autostrada tramite la Maremmana (cioè Manciano, Pitigliano e Sorano); sviluppare quella viabilità secondaria indispensabile per consentire gli spostamenti locali, che si renderà necessaria per raccordarsi alle poche uscite autostradali, con particolare riguardo al

tratto Fonteblanda — Grosseto; risolvere l'intrigo di strade per l'accesso al Parco della Maremma e alle frazioni del Comune di Grosseto (Rispeccia e Alberese), prendendo a riferimento gli indirizzi dell'Ente Parco in coerenza con il Piano del Parco.

Infine spostare la barriera di esazione di Grosseto, così da rendere gratuito e più rapido possibile l'accesso all'ospedale del capoluogo, sia per chi proviene da sud che per chi proviene da nord, senza caricare la città di ulteriore traffico.

Insomma, un'autostrada a minimo impatto per le comunità locali. Ma pur sempre un'autostrada. Progetto che, al contrario di quanto molti hanno pensato, sarebbe tutt'altro che cancellato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La statale Aurelia a Orbetello Scalo, uno dei nodi più critici (foto Russo)

