

La Tirrenica al bivio: tra autostrada e variante declassata

Lavori a rilento e ancora non si sa come sarà realizzata
Se si punta sulla superstrada a rischio la bretella di Piombino

di Ilaria Bonuccelli

Venerdì pomeriggio, poco prima delle 17, fra Tarquinia e Civitavecchia i lavori del cantiere dell'autostrada Tirrenica sembrano fermi. Ruspe immobili, camion parcheggiati. Un paio di operai hanno un attrezzo in mano. A qualche chilometro, un altro gruppetto parlotta. C'è aria di smobilitazione. Come sempre nelle ultime settimane.

Lavori a rilento a Civitavecchia. Negare è impossibile. A parte i cartelli di pericolo "mezzi in movimento" i 15 chilometri della Tirrenica laziale procedono a rilento. Un segnale di Sat al governo che, a parte le riunioni a palazzo Chigi, non riesce a dare risposte certe sull'autostrada progettata negli anni Sessanta. Il "corridoio" della costa inserito tra le infrastrutture primarie della viabilità europea, ma non nello Sblocca-Italia, a differenza di quanto annunciato a luglio anche dal viceministro alle Infrastrutture, il toscano **Riccardo Nencini**. Non c'è traccia neppure nella legge di stabilità. Martedì scorso, la Regione è stata rimandata a casa dal governo con un vago "ci rivediamo fra

un mese e intanto studiamo soluzioni". Per non far saltare l'operazione su cui nessuno scommette più. Soprattutto nel momento in cui Sat - Società autostrada Tirrenica che dovrebbe costruire il tracciato mancante - sta rivedendo il proprio assetto societario.

Verso nuovi assetti societari. Già sarebbe stato trovato un accordo per liquidare la quota di Caltagirone (Vianco spa, 25%), anche se la delibera non risulterebbe approvata dal consiglio di amministrazione della società; al contrario, è ancora da definire la posizione di Holcoa spa (coop emiliane Ccc, Cmb, Cmc, Unieco, Cooperare e Ugf Merchant, 25%). Anche dall'evoluzione della compagi-

ne societaria dipende il futuro della Tirrenica. Da questo e dai finanziamenti pubblici. Che condizioneranno anche le soluzioni possibili per questa opera da 2 miliardi di euro.

Superstrada invece di autostrada. Oggi sarebbero due. La prima sarebbe quella di non realizzare l'autostrada tra Cecina e Grosseto, utilizzando, invece, il tratto di Aurelia esistente: la statale verrebbe trasformata in una superstrada veloce, con

la messa in sicurezza degli incroci a raso. La controindicazione, però, sarebbe che lo Stato dovrebbe stanziare molto più dei 270 milioni promessi come contributo per l'autostrada: infatti, Sat, dovrebbe rinunciare al pedaggio di un lungo tratto e le mancate entrate farebbero sballare il piano finanziario già minato dalla riduzione del traffico, soprattutto commerciale, e dall'aumento ridotto dei pedaggi mai arrivato al 7% come preventivato.

A rischio la bretella di Piombino. Inoltre, una soluzione del genere potrebbe comportare anche un'altra serie di tagli, soprattutto su opere non inerenti al tracciato principale: sorvegliata speciale diventerebbe la bretella di Piombino (la strada 398), il collegamento diretto fra il porto della (ex)città dell'acciaio e la superstrada/autostrada. Un taglio che la Regione non accetterebbe, specie dopo aver investito 115 milioni per riqualficare il porto.

L'autostrada declassata. L'altra ipotesi sarebbe la realizzazione di un'autostrada "sottodimensionata". Se Sat non volesse rinunciare al pedaggio, potrebbe chiedere una

deroga al progetto iniziale e realizzare, fra Cecina e Grosseto, un'autostrada (sfruttando il tracciato della variante Aurelia) a due corsie, senza costruire quella di emergenza. Questo comporterebbe, ad esempio, il declassamento dell'autostrada e l'obbligo di procedere al massimo a 110 chilometri orari.

Niente strada solo maxi pedaggi.

Ufficialmente nessuno parla. Neppure dal governo che sull'incontro di martedì 14 non ha emesso neppure il comunicato ufficiale annunciato alla

Regione Toscana. L'imbarazzo su questa opera è forte, anche per gli impegni politici presi. E per il fatto che, in anni recenti, alla Toscana ha portato solo un tracciato di 4 chilometri scarsi con un pedaggio di 60 centesimi fra Rosignano e San Pietro in Palazzi. Un pedaggio così alto che ha costretto Sat a una parziale retromarcia e all'esenzione della gabella per i residenti dei Comuni a ridosso del casello.

Una protesta vivace, ma non l'ultima. Domenica, infatti, a Grosseto confluiranno da tutta la costa - da Civitavecchia a Livorno, i comitati "No Sat", contrari alla Tirrenica. Che, forse, in questo momento, potrebbero anche fare un favore alla Sat.



Del corridoio non si parla nello Sblocca-Italia e neppure nella legge di stabilità. Intanto Sat definisce il suo nuovo assetto societario che potrebbe condizionare il futuro dell'opera

L'AUTOSTRADA IN BILICO

