

LA TIRRENICA A UNA SVOLTA

L'autostrada si fa

E si pagherà solo

a sud di Grosseto

La società pronta a rilanciare il progetto:
avanti se c'è il consenso del territorio

di Ilaria Bonuccelli

Nessun pedaggio da Rosignano a Grosseto sud. Nuova autostrada da Grosseto sud a Tarquinia a "tariffe ragionevoli" a una condizione, una sola: che il progetto sia condiviso dalla popolazione. Dopo mesi di incertezze, mezze verità, contributi statali che appaiono e scompaiono, il quadro della Tirrenica si chiarisce: Autostrade per l'Italia, l'unico socio di Sat ancora interessato a realizzare il corridoio della costa, non cercherebbe maxi pedaggi o fondi pubblici per far quadrare i conti dell'operazione bloccata da quarant'anni. Semmai, ha bisogno che il governo consenta alla società di buttare nella Tirrenica gli utili delle altre concessioni della propria rete autostradale. Altro modo per far stare in piedi il progetto da un punto di vista economico non ci sarebbe.

L'aumento dei pedaggi non basta come finanziamento. La questione di fondo è che dalla costa non ci passa né ci passerebbe traffico a sufficienza per recuperare l'investimento miliardario necessario a costruire il corridoio tirrenico, previsto dalla fine degli anni Sessanta. Neppure l'ultimo aumento dei pedaggi autorizzato dal governo (una media dell'1,5% sulla rete italiana) permetterebbe a Sat di recuperare fondi sufficienti per completare l'infrastruttura. In realtà, neppure se l'aumento fosse stato del 3% (come richiesto da Autostra-

de al governo per le proprie concessioni, 2855 chilometri di rete) o perfino più alto, la situazione sarebbe cambiata, soprattutto se il progetto del corridoio tirrenico fosse stato quello che è stato portato avanti negli ultimi anni.

Morto un progetto caro il quadro della media italiana.

Questo progetto, considerato defunto - secondo i calcoli più recenti - sarebbe costato «almeno 4 volte la media nazionale di quello che serve per realizzare un'infrastruttura», ammettono i tecnici. E avrebbe comportato l'applicazione di un pedaggio altissimo che sarebbe raddoppiato nel giro di 7-8 anni. Un rincaro del 100%. Un'operazione considerata inaccettabile. Tanto più che «neppure con il contributo di 270 milioni di fondi pubblici» l'operazione avrebbe retto da un punto di vista economico. A meno di non applicare un pedaggio di 20 centesimi a chilometro e di far pagare 20 euro per i 100 chilometri da Rosignano a Grosseto sud.

Di sicuro, a questa tariffa Autostrade per l'Italia che ha il 25% nell'attuale compagine di Sat avrebbe sostenuto il progetto. Per questo alla fine non viene

» Una nuova soluzione: gratis da Cecina alla città maremmana, con un pedaggio contenuto nel tratto successivo fino al Lazio Rossi: ne abbiamo bisogno

considerato un male l'azzerramento dell'operazione. Almeno dagli addetti ai lavori. Viene considerato un bene perfino il ritiro del finanziamento statale di 270 milioni, uscito ed entrato dallo Sblocca Italia un paio di volte, fino a sparire del tutto. «Uno spreco di denaro pubblico evitato», si mormora in ambiti ministeriali e non solo. Di sicuro la mossa consente di ripartire da una nuova trattativa. Con condizioni diverse, irrinunciabili per Autostrade per l'Italia, controllata al 100% da Atlantia.

Il tracciato a nord. La prima questione, ovviamente, è il tracciato. Alcuni punti fermi già ci sarebbero. Intanto, dovrebbe essere gratuita la circolazione da Rosignano a Grosseto sud. Niente pedaggio per varie ragioni. Intanto perché la gente non pagherebbe per percorrere una superstrada che oggi utilizza gratuitamente, soprattutto se venisse sistemata e riproposta come autostrada solo con interventi di minima.

Inoltre, trasformare la variante Aurelia in autostrada significherebbe impedire il transito a motorini e quel traffico di scorrimento che ormai considera questa infrastruttura come parte della viabilità urbana o, comunque, peri-urbana. Impossibile vederla come un'autostrada che dovrebbe avere un casello ogni 10 chilometri per soddisfare le esigenze dei tanti centri toccati.

Il tracciato a sud di Grosseto. Diverso, invece, il discorso da Grosseto sud a Tarquinia. Qui Autostrade per l'Italia (come socio di maggioranza di Sat) sarebbe disposta a realizzare un'autostrada con un pedaggio accettabile. Intanto, le condizioni dell'Aurelia sono peggiori del tratto a nord e non basterebbero interventi di minima per realizzare un'infrastruttura a quattro corsie. In parte c'è la possibilità di utilizzare il tracciato esistente (come si sta facendo da Civitavecchia a Tarquinia), ma anche la possibilità di creare un'alternativa. A patto, però, che la popolazione sia d'accordo. E consideri questa infrastruttura una priorità. Nel confronto con il go-



verno, gli investitori su questo saranno chiari: non hanno alcuna intenzione di aprire un contenzioso, una guerra con i residenti. Se ritengono l'autostrada necessaria andranno avanti, altrimenti non la realizzeranno solo perché prevista dalle carte.

Neanche se il presidente della Regione, Enrico Rossi, a Grosseto ha ribadito che «non si può continuare ad andare con i sentieri. L'autostrada sulla costa serve. Chi ha comandato in questi anni sulla Tirrenica se l'è cantata e suonata diverse volte. C'è un

buco da Livorno a Roma e non costruire un'autostrada significa condannare la costa alla marginalità».

La scalata di Sat. Con l'accordo del territorio, sembra che questo non accadrà. Autostrade per l'Italia è pronta a rilanciare il progetto. Per farlo, però, deve riprendere il controllo di Sat. L'accordo con i soci che vogliono uscire - da Caltagirone (Vianini) alle coop romagnole - sarebbe raggiunti. Ci sono da definire i contratti per liquidare le varie società, ma non sarebbe una questione di soldi. Su quel fronte sarebbero già stati trovati intese e denari. È una questione di definire i dettagli e di portare tutto in consiglio, votare e voltare pagina. Poi, però, la nuova Sat - con Autostrade per l'Italia di nuovo al timone - dovrà porsi il problema di come assumersi l'onere di una Tirrenica a forte rischio di passività.

Gli utili delle altre autostrade per i passivi della Tirrenica. Ecco, quindi, la proposta di trasferire gli utili ottenuti dalle altre concessioni autostradali sul bilancio di Sat per ripianare le perdite della Tirrenica. Con un accordo del genere, Autostrade per l'Italia non solo sarebbe disposta a completare il corridoio, ma anche a investire fondi sulla superstrada non a pagamento da Grosseto sud a Rosignano. Almeno per il rifacimento del fondo stradale. Pur non avendola in concessione. Un investimento di immagine per collegare meglio i suoi due suoi bracci di autostrada. Senza rimettersi ai tempi e alle risorse di Anas.

IL PROGETTO

