

TIRRENICA

La sentenza di Amato: no all'autostrada se si fa sull'Aurelia

L'ex premier da Grosseto bocchia l'idea di realizzarla utilizzando la Statale: non tutto il male viene per nuocere...

Finora ha vinto il partito dell'immobilismo. Sulla costa non c'è nulla di terminato. Tutti aspettano un tracciato condivisibile

di **Ilaria Bonuccelli**

► GROSSETO

Meglio senza autostrada che un'autostrada che si sovrappone all'Aurelia. Per Giuliano Amato, due volte presidente del Consiglio, oggi giudice della Corte costituzionale, il male minore per la Toscana è questo: non avere un corridoio tirrenico piuttosto che avere un collegamento inadeguato fra Rosignano e Civitavecchia.

Meglio niente che male. Alla lectio magistralis sul Novecento, tenuta a Grosseto, Amato dice: «Non tutto il male vien per nuocere: se (l'autostrada) me la dovevano mettere sopra l'Aurelia meglio che rimanga così». Se

mi dovevano realizzare un corridoio tirrenico sovrapposto alla Statale, meglio niente. Non la pensa così da ora, il "dottor Sottile" della politica, epiteto che gli cucì addosso più di 30 anni fa Eugenio Scalfari, in riferimento alla sua corporatura e, soprattutto, all'acume politico. Da anni Amato, figlio adottivo della Maremma, chiamato a inaugurare campi sportivi a Orbetello, paparazzato in estate sulle spiagge come un vip, non fa mistero di cosa pensi dell'incompiuta toscana.

Niente autostrada Fonteblanda-Capalbio. L'ultima volta, ufficialmente, si è espresso ad agosto 2013, poche settimane prima che l'ex presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, lo nominasse giudice della Consulta. Da allora, sostiene la necessità di interrompere l'autostrada Tirrenica all'altezza di Fonteblanda (Grosseto) e di riprenderla, in direzione Civitavecchia, una dozzina di chilometri più a sud, all'altezza della località La Torba, in territorio di Capalbio.

Aurelia a corsie. L'interruzione dovrebbe coincidere con il trat-

to nel quale l'Aurelia è a due corsie. Lo sforzo di Amato, infatti, anche da capo del governo, nel 2001, era stato di trovare i fondi per rendere la Statale a quattro corsie. Questa dovrebbe essere la priorità. Poi, finita questa opera, ci si può mettere a cercare i soldi per l'autostrada. Del resto, gli stessi amministratori locali sembrano avere desiderata simili: prima l'Aurelia raddoppiata e non sovrapposta all'autostrada.

Aurelia e Tirrenica non alternative. Le due infrastrutture, per molti politici locali, non devono essere alternative. Non si devono sovrapporre perché questo «significherebbe toglierci una strada». Mentre per il presidente della Regione, Enrico Rossi, i due tracciati possono anche coincidere, soprattutto

» Sat sembra non porre più una questione di soldi: chiede solo che sul tracciato in Maremma ci sia accordo

verso sud. Tuttavia finora non è stato trovato un accordo sul tracciato del corridoio tirrenico con Sat, la società che ha la concessione per ultimare l'opera. Da anni caratterizzata da stop e ripartenze.

Quindici anni di false partenze. Già nel 2001, veniva così definita dal Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, al quale compete il finanziamento delle infrastrutture: «La realizzazione del Corridoio (tirrenico) respon-

» Secondo molti politici, le due infrastrutture non sono alternative, per Enrico Rossi possono coincidere



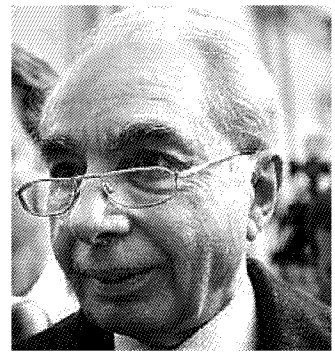
de a interessi internazionali, legati alle grandi direttrici dei corridoi pan-europei da Lisbona verso i Balcani e da Edimburgo verso Palermo, e a interessi più immediatamente nazionali, connessi all'adeguamento della rete autostradale al fine di decongestionare il corridoio appenninico e la viabilità costiera e favorire lo sviluppo socio-economico delle aree più interne». Nel 2001, Amato resta capo del governo fino a giugno; la legge obiettivo che contempla il Corridoio tirrenico viene approvata a dicembre, quando a palazzo Chigi c'è già Berlusconi. Sono i mesi nei quali si definisce anche il costo dell'opera: per il Cipe ammonta a 1.859.245 euro, senza mai arrivare a finanziarla completamente.

Amato, torinese figlio adottivo della Toscana tutta - liceo classico al Machiavelli di Lucca, laurea in giurisprudenza alla scuola Normale a Pisa, docenza a Firenze - si sarebbe anche accontentato di un'Aurelia a quattro corsie verso Roma. Gli ambientalisti pure: nel 2013, Italia Nostra prende al balzo la sua proposta per chiedere la cancellazione del collegamento autostradale fra Civitavecchia e Rosignano. Forzando la posizione di Amato di interrompere il "corridoio" tra

Fonteblanda e Capalbio.

Nulla di fatto. Finora, comunque, l'ha avuta vinta il partito dell'immobilismo. Sulla costa non c'è nulla di terminato. C'è un'Aurelia con attraversamenti a raso e amministratori locali che aspettano da Sat un progetto per un'autostrada «che abbia un tracciato condivisibile». Sat ancora non ce l'ha. Non per questo ha rinunciato al progetto. Pur non avendo mosso un passo avanti rispetto ai mesi scorsi, vorrebbe ancora com-

pletare il corridoio tirrenico. Con un progetto di minima: tracciato a pagamento, da Rosignano a Grosseto (con esenzione per i residenti), niente pedaggio da Grosseto sud a Civitavecchia. A questo punto, Sat sembra non porre neppure più una questione di soldi, visto che il progetto, comunque lo metti, non è economico. La società vorrebbe solo che sul tracciato in Maremma ci fosse accordo. Se ci saranno barricate, l'autostrada verrà archiviata.



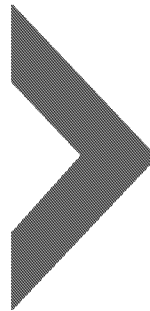
Giuliano Amato

Il Codacons attacca l'appalto del tratto di Tarquinia

Intanto in Lazio, il Codacons mette gli occhi sull'unico tratto di Tirrenica in costruzione: si tratta di una quindicina di chilometri fra Civitavecchia e Tarquinia, ultimo appalto dell'autostrada che aspetta di collegare Civitavecchia a Livorno da quasi mezzo secolo. L'associazione che tutela i diritti dei consumatori, infatti, sostiene la richiesta di accesso agli atti presentata dal comitato della mobilità dei residenti di Tarquinia, preoccupati per la viabilità alternativa all'Aurelia (la stessa preoccupazione che esiste in Maremma) e per i tempi di realizzazione dell'infrastruttura. Fra gli atti richiesti tramite contenzioso amministrativo, infatti, ci sono tutti i documenti dal progetto del 2001 presentato da Anas, alle previsioni di realizzazione della viabilità sostitutiva dell'autostrada, soprattutto in considerazione di chi non può permettersi di pagare il pedaggio. In attesa che questi documenti vengano forniti, il Codacons ha anche diffidato il sindaco di Tarquinia dal firmare l'ordinanza di chiusura degli accessi all'Aurelia e ha pure allertato sia la prefettura sia il ministero delle Infrastrutture e Trasporti a vigilare affinché ciò non avvenga fino a quando non sia assicurata a tutti la viabilità alternativa attraverso complanari.



INSIDIE MAREMMA



La statale Aurelia da Orbetello Scalo a Capalbio con tutte le sue insidie. Dall'alto "l'imbuto" all'altezza della Sipe Nobel, quindi l'incrocio alle Quattro Strade poi il tracciato ad Ansedonia e infine l'approdo nel lunghissimo tratto a due sole corsie e con decine di accessi a raso a Capalbio tra la Torba e il Chiarone

