

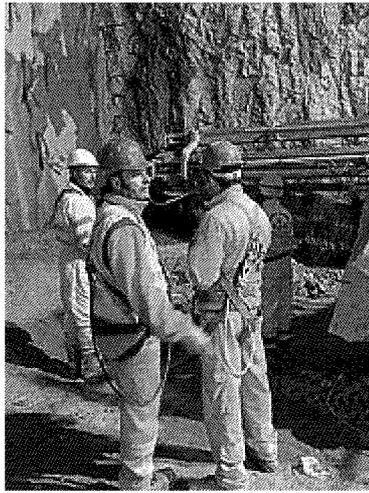
Due Mari, il gigante dai piedi d'argilla Tutti i punti deboli della Grande Incompiuta

Flussi di traffico e costi che non tornano. Mezzo secolo con pochi passi avanti



L'ultimo tracciato

Nel tratto aretino prevede il taglio del troncone della Valdichiana con immissione in Autosole: la Due Mari ne uscirebbe a Battifolle con quattro corsie lungo il raccordo fino a Ponte a Chiani. A seguire un percorso a monte della via di Pesciola fino ad Agazzi e a Palazzo del Pero



Operai al lavoro



Gli altri sacrifici

E' prevista anche l'eliminazione della galleria di Citerna, sulla quale Umbria e Toscana hanno litigato per almeno un decennio, perdendo molte possibilità di finanziamento. In programma un tracciato in rilevato, con maggiore impatto ambientale, lungo la Val Sovara



Protagonisti



IL SINDACO GHINELLI

«Il tracciato deve tornare a prevedere il nodo di Olmo e anche il Calcione non si può sacrificare agli ulivi di Maria Giulia Crespi»



L'ASSESSORE CECCARELLI

«Il meglio è nemico del bene e a volere troppo si corre il rischio di non portare a casa niente Gravi problemi di costi»



IL TRATTO STRATEGICO

Per molti è quello fra il capoluogo e la E45 In effetti è quello coi flussi di traffico più alti ma rischia di finire nel niente

di SALVATORE MANNINO

IL GRANDE SONNO di quell'eterna incompiuta che si chiama Due Mari (cinquant'anni di lavori a strappi per arrivare a neppure metà del percorso) lo hanno interrotto nei giorni scorsi due big della politica aretina come il neosindaco Alessandro Ghinelli e il confermatissimo assessore regionale Vincenzo Ceccarelli scambiandosi frecciate reciproche. Il primo vorrebbe reintrodurre due tratti sacrificati sull'altare della potatura selvaggia dei costi come quello del Calcione e il nodo di Olmo, il secondo gli replica che a voler troppo si porta a casa niente. Buono per una frizzante polemica post-elettorale, specie fra esponenti di schieramenti opposti, ma in realtà lo stato della grande arteria che Amintore Fanfani aveva pensato come il completamento trasversale dell'Autosole resta semicomatoso.

Sì, è vero, ora c'è Centralia, ovvero la società di progetto pensata per completare l'opera: 51% dell'Anas, il resto delle tre Regioni interessate. Teoricamente c'è anche l'iter: Centralia che adotta sostanzialmente il piano Strabag (quello che pre-

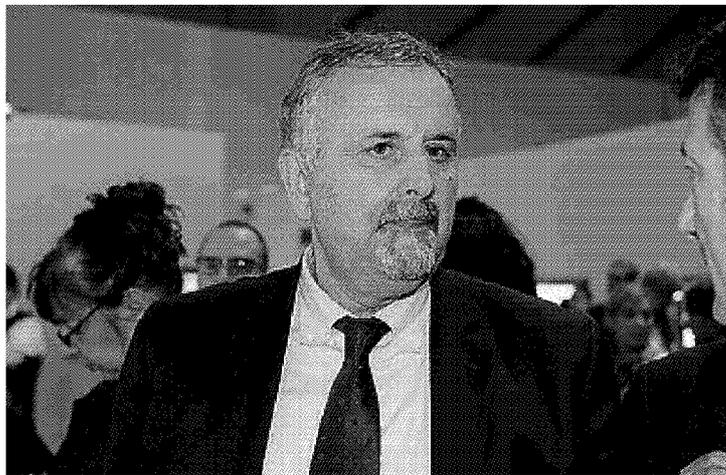
vede appunto i tagli sopra ricordati e molti altri ancora, come la galleria di Citerna sulla quale Umbria e Toscana hanno litigato per anni, quando ancora i soldi potevano esserci) e poi lo affida allo stesso colosso austriaco per la realizzazione concreta. Costo due miliardi e 900 milioni, da coprire con defiscalizzazione e soprattutto concessione del pedaggio alla stessa Strabag per 45 anni.

TUTTO CHIARO? Neanche per sogno, perchè i conti non tornano. A cominciare dalla stima dei 900 milioni che arriverebbero al concessionario in quasi mezzo secolo: sono calcoli fatti su flussi di traffico pre-crisi e dunque non tornano più. La defiscalizzazione dovrebbe portare altri 600 milioni, ma ammesso che i numeri siano giusti, manca un altro miliardo e 400 per arrivare in fondo. La speranza è (almeno era) di attingere ai fondi della Banca Europea degli Investimenti, ma serve il riconoscimento europeo di arteria Ten-T, ovvero di interesse europeo. E' vero che dalla Due Mari dovrebbe passare il corridoio Barcellona-Balcani, ma campa cavallo.

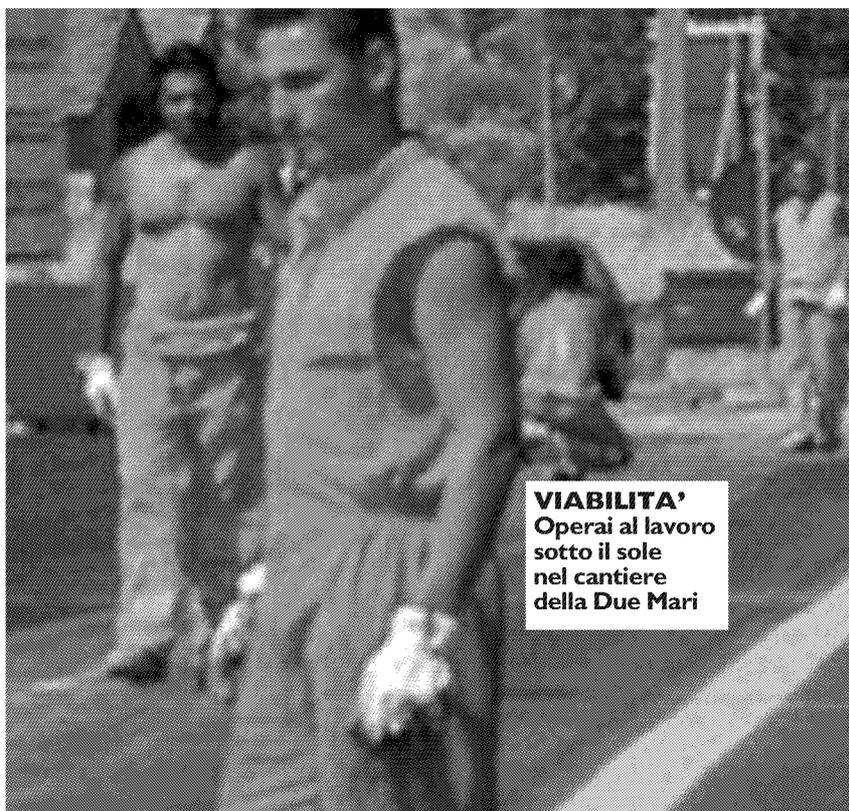
INSOMMA, per ora di probabile c'è solo il completamento della Grosseto-Siena che è già a buon punto e finanziato. Il resto è un gigantesco punto interrogativo. Parlare di galleria del Calcione, ad esempio, significherebbe aumentare i costi di circa 400 milioni. Dice Ceccarelli che il vero tratto strategico per gli aretini è quello dal capoluogo all'immissione nella E45. Dal punto di vista dei flussi di traffico ha anche le sue ragioni: la stima è di 10-12 mila veicoli al giorno contro i 6-7 mila dell'Arezzo-Siena e i 4-5 mila della Siena-Grosseto.

La spesa è di circa 800 milioni, ma per andare dove? Attualmente la Orte-Cesena è una mulattiera a quattro corsie piena solo di buche e di inchieste su come si sono aperte. E' vero che c'è il progetto di trasformarla in autostrada Orte-Mestre, ma è un piano contestatissimo, finito nell'indagine fiorentina su Ettore Incalza, previsto nello Sbocca-Italia ma poi rientrato nei cassetti del governo. Il disegno strategico di collegare Arezzo al Nord-est, anche in alternativa alla variante di valico dell'A1, resta, la concretezza e i tempi certi molto meno. E intanto la Due Mari continua a essere un gigante dai piedi d'argilla.





I CONTENDENTI L'assessore Vincenzo Ceccarelli e il sindaco Alessandro Ghinelli si sono scambiati bordate sulla Due Mari



VIABILITA'
Operai al lavoro
sotto il sole
nel cantiere
della Due Mari

LA QUESTIONE COSTI
SERVONO AL MINIMO DUE
MILIARDI E NOVECENTO MA
CE N'E' SOLO UNO E MEZZO

IL PEDAGGIO
NEL PIANO STRABAG SAREBBE
DI 900 MILIONI IN 45 ANNI
IL DUBBIO: E' SOVRASTIMATO?



**Cosa vogliono
i nostri politici**

Sono tutti d'accordo, senza distinzione di colore politico, nel reclamare la soluzione di Ristradella-Manziana, poco sotto Olmo. E' l'ipotesi migliore anche per gli umbri, dice il sindaco Ghinelli. L'assessore Ceccarelli invece non si pronuncia: aspetta il verdetto della commissione tecnica