

[Elenco Titoli](#)[Stampa questo articolo](#)

VENERDÌ, 26 AGOSTO 2011

Pagina 3 - Toscana

Sat tende la mano, variante ad Albinia

Progetto ad hoc per 15 chilometri a sud di Grosseto, escluso però Orbetello Scalo

MARIO LANCISI

FIRENZE. A settembre ripartirà la discussione sulla Tirrenica in previsione dell'approvazione definitiva dell'opera al Cipe entro la fine dell'anno (l'opera dovrebbe essere realizzata invece entro il 2017).

E sul tavolo del confronto con Regione e enti locali, la Sat ha intenzione di proporre una variante tra Quattro Strade e Fonteblanda-Talamone, una quindicina di chilometri, che eviti che il tracciato attuale della Tirrenica, interamente previsto sulla vecchia Aurelia, passi da Albinia e dalla zona dei campeggi a nord. La Sat, la società incaricata di costruire l'opera, 210 chilometri da Rosignano a Civitavecchia, pensa così di rimuovere il muro di dissenso eretto dal sindaco di Orbetello Monica Paffetti e dal presidente della provincia di Grosseto Leonardo Marras. L'unico e vero grande ostacolo verso il sì all'opera, oltre alla questione del pedaggio.

Variante e variantina. «Il territorio di Albinia, dove ci sono molte abitazioni e insediamenti produttivi, è un punto delicato, in cui le obiezioni sono oggettive. Ma non siamo chiusi ad altre proposte», spiega il presidente della Sat Antonio Bargone. «Se ci verrà proposta, la variante è un passo avanti, ma a noi non basta. La nostra richiesta è che si ripristini il tracciato dell'accordo del 2008, che prevedeva una variante di 24 chilometri, da Fonteblanda-Talamone a Ansedonia per evitare del tutto il comune di Orbetello», spiega Marras. E anche il sindaco di Orbetello Monica Paffetti bocchia la variantina e ripropone la variante dell'accordo del 2008 (vedi intervista a parte).

Tracciato, non tabù. Le barricate della Maremma, fatte proprie anche se in maniera più soft dalla Regione Toscana (sostiene che «occorre approfondire le soluzioni progettuali, con particolare riferimento al tratto a Sud di Grosseto, valutando ipotesi alternative per il tratto in Comune di Orbetello»), ha fatto breccia nei vertici della Sat. «L'attuale progetto non è un tabù. Abbiamo tre mesi prima della presentazione del progetto definitivo al Cipe e con la Regione e gli enti locali possiamo valutare le obiezioni formulate, a cominciare da quelle del sindaco di Orbetello. Stiamo valutando alcune ipotesi di varianti», fa sapere conciliante Bargone.

Pedaggio da rivedere. La Sat apre anche sul pedaggio: ai comuni non va affatto bene che l'esenzione prevista per i residenti riguardi solo un raggio di 15 chilometri. Dice ad esempio Fabio Tinti, sindaco di Castagneto Carducci: «Non è possibile che un'autoambulanza per andare all'ospedale di Cecina debba pagare il pedaggio. Bisogna assolutamente allargare il raggio dei chilometri». Bargone non sbatte la porta in faccia ai sindaci: «Discutiamone. Noi siamo aperti a tutte le obiezioni. A due condizioni. Che non siano ideologiche, ma tecniche. E che soprattutto tengano conto che lo Stato non ha un euro da spendere per la Tirrenica. Comunque non faremo forzature:l'autostrada si farà se è possibile, dove è possibile», spiega Bargone. Che ai suoi detrattori ricorda che la Sat è stata costretta a cambiare il piano finanziario dalla decisione del governo di negare il subentro al termine della concessione, cioè fra 30 anni.

Il taglio dei soldi. Finora cosa succedeva? Che al momento della riconsegna dell'opera allo Stato la concessionaria incassava la parte dell'investimento non ammortizzata. Fra 30 anni la Sat invece riconsegnerà

la Tirrenica allo Stato senza ricevere un euro. «In queste condizioni è chiaro che abbiamo dovuto rifare i conti», sottolinea Bargone. E così l'investimento previsto nell'accordo del 2008 di 3 miliardi e 700 milioni è sceso a poco più di 2 miliardi. Il numero uno di Sat ci tiene anche a togliersi dalle scarpe due sassolini. Il primo riguarda proprio l'accordo del 2008, su cui ci sarebbe stata unanimità di consensi: perché cambiarlo? «Falso che ci fosse un accordo unanime. Gli ambientalisti erano molti critici. Inoltre il Cipe approvò il tracciato con 127 prescrizioni e, per quanto riguarda la zona di Orbetello, scrisse che lì il tracciato da noi ipotizzato "costituiva una irrimediabile lacerazione perchè impattava su un territorio importante dal punto dal punto di vista paesaggistico, archeologico e ricco di falde acquifere che alimentano la zona».

Il sì degli ambientalisti. Così la Sat sarebbe stata costretta a far passare per intero la Tirrenica in sovrapposizione alla vecchia Aurelia, risparmiando 5 milioni di metri quadri di territorio e incontrando il consenso degli ambientalisti: «Abbiamo anche effettuato uno studio di archeologia preventiva per verificare se il tracciato andava a impattare su beni archeologici. Il risultato è stato confortante. Dirò di più: anche due strenui difensori del paesaggio toscano, come l'ex rettore della Normale Salvatore Settis e Alberto Asor Rosa, si sono dichiarati favorevolmente rispetto all'attuale tracciato», spiega Bargone.

L'altro sassolino polemico è lanciato contro Ermente Realacci, deputato Pd, che ha accusato Bargone di presunto conflitto di interessi tra la funzione di commissario straordinario per la realizzazione della Tirrenica e quella di presidente della Sat: «Falso. Il decreto di nomina parla chiaro: io non ho alcuna funzione di controllo sulla concessionaria (spetta per legge all'Anas, alla Corte dei Conti ed al Cipe), ma solo quello di accelerare le procedure, di rimuovere gli ostacoli di ordine burocratico per garantire il rispetto dei tempi», replica Bargone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA