

[Elenco Titoli](#)[Stampa questo articolo](#)**DOMENICA, 08 GENNAIO 2012***Pagina 10 - Grosseto***Orbetello. La proposta è di un docente universitario romano abitante in laguna**

## Autostrada, nuovo progetto

***L'idea? «Un tracciato intermedio tra Anas, Cipe e Sat»*****CLAUDIA DELLA VERDE**

---

**ORBETELLO.** Ancora progetti autostradali. E stavolta scende in campo un privato cittadino residente da anni nel Comune di Orbetello. Si chiama Marco Martens, è ingegnere edile attivo a Roma: un cultore in tema di progettazione strade, ferrovie e aeroporti all'Università di Tor Vergata. Negli ultimi mesi le idee alternative da proporre all'amministrazione orbetellana si sono susseguite; ora ecco la sua, che sfodera in apertura di progetto "In medio stat virtus" per prendere spunto dai tre progetti presentati finora: il primo (Anas 2001) che prevedeva l'affiancamento dell'autostrada alla linea ferroviaria esistente. Il secondo (Cipe 2008) in cui erano inserite una serie di gallerie sotto i colli; il terzo, quello più contestato (Sat 2011), la sovrapposizione dell'autostrada alla vecchia Ss1 Aurelia. Ma com'è suddiviso questo pot pourri di carte? C'è un lotto in cui il neo progetto vorrebbe trovare applicazione ed è il 5b, che inizia dallo svincolo di Fonteblanda per chiudersi ad Ansedonia. Il frazionamento di questo, che lo stesso ingegnere ha definito "suddivisione a un terzo", è il seguente. «Dall'inizio lotto fino al chilometro 2+333 questa proposta segue il progetto definitivo Sat 2011 - spiega Martens - A metà dell'esistente ansa di Fonteblanda il progetto di variante sfocia in rettilineo andando in galleria naturale sotto il colle Civitella per 470 metri, sbucando ai Bagnacci con due sottovia stradali per mantenere la continuità della rete podereale e bypassando le terme dell'Osa a nord. Poi un viadotto che scavalca Fiume Osa e strada Provinciale per San Donato». L'Aurelia attuale, da questo punto (falde di Talamonaccio in poi verso sud) diventerebbe una strada parco/complanare, affiancata da pista ciclabile. Nella seconda fase, dall'Osa fino ad Albina, per circa 5 km, la variante segue in affiancamento la linea ferroviaria. «Il costo di espropri è minimo - prosegue - l'impatto sull'ambiente antropico è pressoché nullo. Tutta la fascia dei campeggi ne avrebbe un beneficio enorme a livello di impatto del rumore e inquinamento dell'aria». Giunti ad Albina il piano si riavvicina alla linea ferroviaria, proprio dietro alle Topaie e a Casa Brancazzi, senza bisogno di complanari. Da Patanella in poi il tracciato si fa più delicato, puntando sotto il massiccio calcareo con una leggera salita per i sottovia delle strade della Parrina e dei Poggi. Qui l'infrastruttura passa tra le proprietà esistenti per un tratto di 500 metri. Seguono cinque corte gallerie sotto il massiccio calcareo di Sant'Angelo con sbocco finale in corrispondenza della curva del Pitorsino-Casalone. Uscendo dall'ultimo tunnel si colloca il nuovo svincolo di Orbetello con doppia rotatoria e connessione alle complanari. Da 17+800 la variante termina e si riconnette al progetto Sat 2011. Un disegno attento e ancora in fase di evoluzione, che ha già creato rumor all'interno del palazzo comunale di Orbetello.