

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

VENERDÌ, 29 LUGLIO 2011

Pagina 3 - Toscana

Là, dove la Tirrenica è un incubo

A sud di Grosseto il progetto sconvolge i paesi. E sale la protesta

Fonteblanda, Orbetello, Albinia: il piano della Sat, cioè l'allargamento dell'Aurelia, ha effetti molto pesanti

GUIDO FIORINI

GROSSETO. La Maremma vuole l'autostrada, ma è pronta a dare battaglia contro la privatizzazione dell'Aurelia, strada che è pubblica fin dal III secolo avanti Cristo, quando la iniziò il console Gaio Aurelio Cotta, prima portandola fino a Cerveteri, poi a Vada, poi a Pisa.

Il progetto definitivo presentato dalla Sat, che non potendo più contare sui contributi statali a fine concessione ha dovuto ridurre i costi di 1,6 miliardi di euro (da 3,8 a 2,2) rispetto al piano finanziario e al percorso del 2008, è stato uno choc per Enti locali, aziende e cittadini maremmani. Perché il nastro di asfalto fra Riotorto e il confine con il Lazio non è più una nuova infrastruttura, necessaria per una zona che paga un "gap" pesantissimo, ma solo un allargamento dell'unica strada che adesso esiste per tutti i collegamenti lungo la costa, dal Tir alla bici, allo scuolabus: l'Aurelia appunto.

Semplificando, ma senza allontanarsi troppo dalla realtà, i cartelli da blu diventano verdi, spariscono gli accessi capillari di adesso (oltre 500 da Grosseto al confine col Lazio) e arriva il pedaggio.

E la Maremma non ci sta più, anzi è pronta a dare battaglia, prima nelle sedi istituzionali - il prossimo 3 agosto inizia la conferenza dei servizi, per la quale sono pronte una valanga di osservazioni - e poi se servirà anche in piazza, per impedire la realizzazione di un progetto che «ci chiuderà a chiave in casa», come dice il presidente della Provincia Leonardo Marras. E proprio ieri in Provincia - all'unanimità centrosinistra e centrodestra insieme - è stato votato un durissimo documento che bocchia in pieno il progetto di Sat.

Due grossi problemi. I problemi maggiori sono sostanzialmente due: l'allargamento della sede della consolare da 17 a 24 metri, che diventano 35 dove a fianco dell'autostrada sarà realizzata una complanare, spiana come un tornado zone che negli anni hanno sviluppato insediamenti complessi con abitazioni, attività artigianali, strutture ricettive e alza fra la gente un muro di cemento accessibile solo dai 17 svincoli previsti in Maremma.

Inoltre il progetto non prevede la realizzazione, se non per brevi tratti, di una vera viabilità alternativa per chi l'autostrada non la vuole prendere (e pagare), ma sfrutta il dedalo di stradine esistente fra i poderi rigogliosi dell'agro maremmano, adeguando e asfaltando qua e là, portando le larghezze a 5 e 7,5 metri, assai meno dei 9,5 previsti per le strade regionali, come la 439 Sarzanese o la 74 Maremmana, vie di penetrazione dalla costa verso l'interno: «Con il progetto del Cipe del 2008 - spiega l'architetto Pettini, della Provincia - le vie alternative consentivano di fare Grosseto-Orbetello in 35-40 minuti. Con questo ce ne vorranno 70». Quel progetto prevedeva la realizzazione della Tirrenica più a monte e la trasformazione dell'Aurelia in "strada-parco" per la viabilità locale. Ma, con alcune gallerie, costava 1,6 miliardi di euro in più. «Possibile - si chiede Daniele Lombardelli, presidente di Grosseto Export e della Copaim di Albinia, una delle principali aziende maremmane - che si imponga a cittadini-sudditi un progetto devastante per la vita e l'economia, solo per un calcolo ragionieristico? A queste condizioni meglio non farla».

A nord e a sud. Se a nord di Grosseto il progetto è "un problema" a sud è "un grosso problema". E in mezzo

c'è una città che, dopo aver eliminato il traffico di attraversamento negli anni '80 con la realizzazione del sinuoso viadotto che supera in altezza la gola dell'Ombrone e che diventerà autostrada senza il minimo intervento, adesso rischia di veder di nuovo arrivare in centro circa 5000 auto in più al giorno, tante sono quelle stimate che sceglieranno la viabilità alternativa al pagamento del pedaggio.

Per capire meglio cosa accadrà bisogna immaginare una "Y". A nord di Grosseto l'attuale 4 corsie corre parallela al tracciato della vecchia Aurelia che attraversa tutti i centri abitati, da Follonica, a Scarlino, a Braccagni. È a Grosseto Sud che i due bracci si riuniscono, da una parte la variante-viadotto, dall'altra la vecchia Aurelia che taglia in due il capoluogo, ormai strada cittadina. Da lì fino al confine con il Lazio, c'è una sola Aurelia. Se quindi a nord della città la trasformazione in autostrada lascerà comunque una seconda via, pur inadeguata ai volumi di traffico previsti, a sud chi non pagherà il pedaggio dovrà infilarsi nel dedalo di stradine trasformate in complanari, dove passeranno anche trattori, Tir e autobus. In mezzo le cinquemila auto al giorno finiranno dentro Grosseto, come trent'anni or sono.

Albinia e Orbetello. Ma la vera "follia progettuale", come l'ha definita ancora Lombardelli di Copaim, avviene da Fonteblanda verso sud. Qui l'autostrada passa nei paesi, fra le case, nei piazzali dei ristoranti, su una ciclabile, in un campo sportivo, fra la gente. E la viabilità alternativa è ricavata nelle strade comuni, davanti ai negozi o alle villette con i gerani alle finestre, con curve a 90 gradi e larghezze anche solo di 5 metri. Da queste strade dovranno passare i Tir per le varie zone artigianali, le Topaie ad Albinia, Campolungo a Orbetello Scalo, fino alla Torba. «Il progetto del Cipe - spiega il presidente della Provincia, Marras - qui prevedeva un tunnel e un percorso più a monte. Così è inaccettabile».

Fra l'altro i lavori impiegheranno sei anni, sempre che non ci siano intoppi. Un periodo lunghissimo durante il quale sull'unica strada di scorrimento nord-sud ci sarà il cantiere. Il Consorzio MaremMare, che riunisce gli operatori del turismo della Costa d'Argento, stima in 50 milioni di euro all'anno i danni per il settore. E circa 500 posti di lavoro a rischio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA