

Fano-Grosseto, sindaci per il vecchio tracciato

IL PROGETTO

Sindaci e ambientalisti a favore del vecchio tracciato della Fano-Grosseto. I primi cittadini di Urbino, Fermignano, Urbania, Peglio, Sant'Angelo in Vado, Borgo Pace e Mercatello sul Metauro chiedono alla Regione di tornare al vecchio tracciato, elaborato dall'Anas e condiviso con gli enti locali, abbandonando l'ipotesi della Strabag. «Chiediamo che sia valutata fino in fondo l'ipotesi di rimanere al vecchio tracciato anche in seguito ad un attento esame di costi e benefici con gli accorgimenti finanziari necessari per renderne attuabile l'esecuzione, in collaborazione con gli enti locali - spiegano i sindaci - Inoltre chiediamo che sul tracciato sia aperta una consultazione del territorio, delle forze economiche, delle amministrazioni e delle città».

Più o meno dello stesso avviso anche Italia Nostra. «Che cosa spinga il presidente della Regione e quello della Provincia a promuovere uno sfregio di questa portata ad uno dei territori più suggestivi e celebrati delle Marche, accantonando quel capolavoro di equilibrio che è il tracciato attualmente vigente, già approvato in tutte le sedi (compresi i Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali e Paesaggistici) è francamente incomprensibile: la spesa inferiore non è sufficiente a fronte del danno ambientale e all'economia del territorio - attacca la presidentessa dell'associazione Federica Tesini - Un territorio nel quale sono presenti più di cento aziende (agrituristiche, bed & breakfast, strutture ricettive, ristoranti) che sarebbero gravemente penalizzate dal nuovo tracciato. Il progetto



La superstrada

attualmente vigente prevede la localizzazione della superstrada lungo la fascia al piede della collina, evitando di compromettere il cuore della valle».

Insomma istituzioni, comitati e associazioni preferiscono il vecchio tracciato. E questa di per sé non è una novità. Dato che grazie alla realizzazione di viadotti e ponti il progetto dell'Anas limitava l'impatto lungo la piana d'Asdrubale tutelando dunque maggiormente il paesaggio. Regione e imprese però sembrano essere stati chiari: grazie alla nuova ipotesi progettuale il costo dell'opera è passato da 4 miliardi a 2 miliardi e 900 milioni e un ritorno al vecchio progetto metterebbe a rischio la fattibilità stessa dell'intervento. Resta da capire cosa succederebbe se i privati ponesero un aut aut a istituzioni e comitati. I sindaci ribadiscono che il project financing «rappresenta un'occasione storica che potrebbe non ripresentarsi più se non venisse colta nel giusto modo» mentre gli ambientalisti vanno al contrattacco e parlano di «rozzo e brutale progetto dagli impatti disastrosi».

Luca Fabbri