in Italia

Il confronto sul raddoppio della Firenze-Bologna

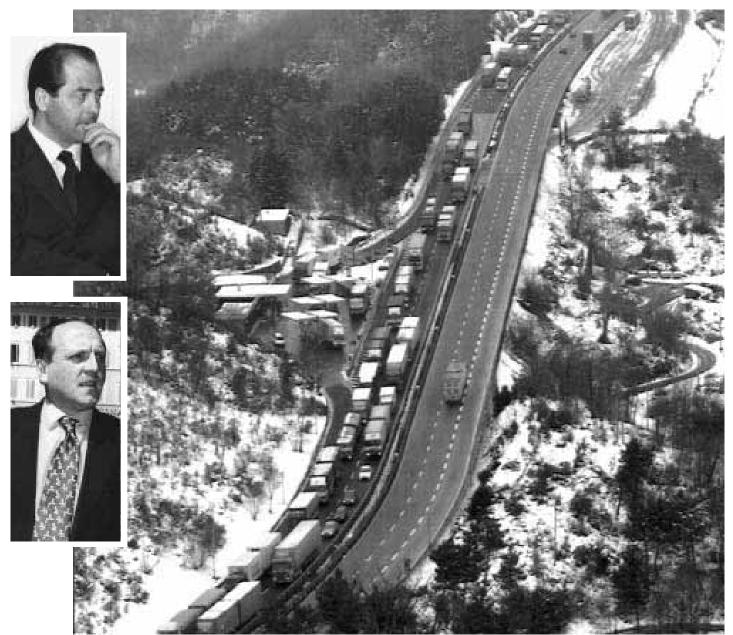
Variante di valico al vaglio di Prodi

Di Pietro: è un'opera importante

■ ROMA. Nella riunione di questa mattina il governo urgenti (questa la posizione di D'Alema) verrà informato dal ministro Di Pietro sulla proposta dell'Anas per la costruzione della variante del valico, il progetto ipotizzato nel 1980 per snellire il traffico tra Bologna e Firenze, la zona più intasata d'Italia. Non sarà una riunione facile, quella del governo, anche perchè sulla variante esistono fin dall'inizio due partiti trasversali ugualmente agguerriti: favorevoli e contrari. Il ministro dell'ambiente, Edo Ronchi, è schierato contro con nettezza: ritiene che l'opera non risolverebbe il problema drammatico del traffico aggravando tutti gli altri. Uguale la posizione dei gruppi ambientalisti che propongono (come Ronchi) una conferenza nazionale sui trasporti per decidere una politica organica nel settore. Schierato al di sopra delle parti viene considerato Antonio Di Pietro che però insiste perchè il governo decida se costruirla o accantonarla in modo definitivo, una posizione molto simile, quella di Di Pietro, a quella a suo tempo assunta sulla telenovela del Ponte sullo Stretto. Ma il sottosegretario dell'ex Pm, il verde Gianni Mattioli, prevede invece, se si dovesse questa mattina insistere sulla variante, una spaccatura del governo (Prodi in passato ha preso posizione a favore). Le obiezioni contro la costruzione della variante, comunque, non sono solo quelle di ispirazione esclusivamente ambientalista. C'è anche chi mette in evidenza problemi di priorità: prima ancor di verificare fattibilità

Decisamente favorevole al progetto viene considerato il ministro dell'industria Bersani mentre il suo collega ai trasporti, Claudio Burlando, sostiene non si possa prendere posizione pregiudiziale a favore o contro. Premono energicamente per l'opera i presidenti delle regioni Toscana ed Emilia e Romagna, Vannino Chiti e Antonio La Forgia. Chiti aggiunge che per la Toscana la variante dev'essere collegata alla soluzione del nodo fiorentino (raddoppio Firenze nord Firenze sud). A complicare un dibattito già difficile c'è l'inaugurazione della E45 che collega Orte a Cesena. Alcuni sostengono che sfoltirà il traffico autostradale tra Bologna e Firenze di almeno il 25 per cento (è la valutazione di uno studio dell'università di Bologna). Ma per i tecnici del ministero l'itinerario alternativo sarà usato al massimo dal 12% «quota ampiamente compensata - aggiungono - dalla tendenziale evoluzione della domanda». Sul piede di guerra, se non si deciderà a favore della variante, sono i sindacati dei camionisti che la giudica-

no «irrinunciabile e non rinviabile». Secondo l'Anas la variante va così costruita: ampliamento a 3 corsie dei tratti casalecchio-Sasso Marconi-La Quercia e Aglio-Berberino (31 km in tutto); variante La Quercia-Aglio (km 33); potenziamento nodo Firenze ampliando Berberino-Incisa (58 km). A quesrte andrebbero aggiunte opere connesse di viabilità ordie opportunità della variante vengono altre opere più naria e di intervento ambientale e paesaggistico.



L'autostrada A1. In alto il ministro ai Lavori Pubblici Antonio Di Pietro e il ministro dell'Ambiente Edo Ronchi

«Le strozzature si moltiplicheranno se non cambiamo il trasporto delle merci»

Ronchi: «Macché strada, meno camion»

Edo Ronchi, ministro dell'Ambiente spiega perché è nettamente contrario alla costruzione della variante sul valico: «In sei anni, il tempo nel migliore dei casi necessario per costruirla, è possibile modificare la struttura del traffico in Italia e tra Bologna e Firenze. O si riducono i camion o gli imbuti e le strozzature diventeranno decine in tutta Italia». E aggiunge: «Non sono il capo del partito del no. L'ambientalismo implica la costruzione di nuove opere pubbliche».

ALDO VARANO

■ ROMA. La discussione sulla Se si cominciasse a costruire la se-Variante del valico la trova all'opposizione, come quella sul ponte dello Stretto. Dicono che lei, ministro Ronchi, sia il capo del partito

È difficile comunicare. Ho già detto che le politiche ambientali te opere. Non dico solo dei no.

Dico molti si. Ma sulla Variante è il leader del no. Noi trasportiamo il 92 per cento delle merci su strada. Nel '70 la quota era 44; nell'80, 57. La media europea è 50. I treni, che nel 1970 trasportavano il 19 per cento delle merci, ora il 12. Bisogna diminuire i

camion sulle strade.

Lei dice di avere un progetto, d'accordo. Ma c'è ribatte che mentre si progetta e discute, tra Bologna e d'incidente. Come se ne esce?

conda autostrada l'anno prossimo sarebbe finita non prima del 2003. Per quell'anno è possibile produrre una drastica riduzione del traffico e soprattutto del trasporto su gom-Abbiamo fatto una doppia ferrovia, proprio lì, perchè servisse anche il guare, serviranno investimenti. Bisognerà anche vedere cosa acca-

l'E45 tra Orte e Cesena. sarà un massacro: la E45diventerà

drà nei flussi ora che è completa

Firenze si muore di lentezza o E' esagerato ipotizzare un trasferi- 4) corridoio adriatico: la statale 16

geratamente bassa anche l'ipotesi completamento dell'Aurelia, sul del solo 4 o 7. La mia via principale, corridoio tirrenico. Dopo potremo in ogni modo, è che in sei anni, si possono, si devono, ottenere consistenti riduzioni del trasporto merci su strada. Ho anche una contro obiezione: non esiste solo un imbuto, quello del valico. Se manterremo il 92 per cento del trasporto su gomma, avremo decine di imbuti. Bisogna cambiare con una visione più ampia e non riferita solo al valico. Per questo è necessaria una conferenza nazionale sui trasporti. Se ci limitiamo ad allargare la strada solo lì.

Quindi lei dice che non esiste una questione specifica della Variante, ma una questione generale?

No, no. La questione variante esima, proprio tra Bologna e Firenze. ste. Eccome. Ma la soluzione non è allargare la strada tra sei anni. Da qui a sei anni o cambiamo la struttuale del valico un po' ovunque.

> glio dei ministri? Solo il titolo: conferenza dei trasporti?

Lei oggi cosa proporrà al Consi-

Il presidente dell'Emilia e Roma- Proporrò cinque obiettivi concreti: **che se il 25 per cento del traffico** tranvie; 2) strategie per passare sulla E45, concepita 35 anni fa, doci all'Europa; 3) riequilibrio territoriale sia stradale che ferroviario tenendo conto del Mezzogiorno; gliere i nodi. mento del 25 per cento. Ma è esapassa dentro i centri abitati; 5)

valutare i flussi di traffico e sarà possibile anche un giudizio sulla va-

Come finirà il Consiglio dei ministri oggi?

Posso dirle quello che dirò. Quale sarà la decisione finale non sta a

Quindi lo sbocco per lei è: la variante non si faccia. Esatto, certamente. Si lavori sui 32 programmi di infrastrutture già previsi come prioritari con 42 mila mi-

liardi di investimenti Scusi, non è un argomento un po' formale? Lei dice: non fa parte dei programmi, si rischiano nel futuro decine di imbuti. Intanto lì si muore, si cammina a 40/h e rischiano

la paralisi a ogni piè sospinto... Rispondo: è possibile ridurre a liveltrasporto merci. Certo, non avverrà tura del trasporto merci in Italia o lo accettabile il traffico in quella zospontaneamente: bisognerà ade- avremo situazioni come quella at- na. Parlo di tempi assolutamenti identici a quelli necessari per la va-

Ci saranno contrasti con Di Pietro? Francamente - siamo ai preliminari - spero di no. Di Pietro ha esposto **gna, Antonio La Forgia, sostiene** 1) potenziamento metropolitane e due ipotesi al Consiglio dei ministri: il si e il no. Ha fatto una sua valutaattuale dell'autostrada si sposterà dalla gomma alla rotaia allinean- zione. Spero si possa arrivare a un giudizio comune. La conferenza dei trasporti consentirebbe di scio-

Ouindi fino ora Di Pietro ha esposto il problema non la soluzione

Ha visto le posizioni di Toscana ed Emilia? Spingono per la variante. Lei ritiene che la loro sia illusione, nel senso che non esistono scorciatoie e che con la variante non si

avrebbe una soluzione vera. Si. E' quello che penso. Io propongo alle due Regioni di assumere un atteggiamento nazionale che deve spingere alla riduzione del trasporto su gomma. Il problema è quello dell'arretratezza del nostro sistema dei trasporti. Poi c'è un problema di riequilibrio territoriale: nel Sud ci sono poche strade e ferrovie. Prendiamo la Salerno-Reggio: non ci sono i soldi per l'adeguamento. Se dobbiamo fissare priorità il valico

non viene per primo Ministro per molti gli ambientalisti sono regressivi. Convinti che il ponte sullo Stretto, no alla variante. no a tutto...

Conosco l'obiezione. Voglio ripeterlo: io dico anche molti si. Una politica di salvaguardia ambientale significa anche nuove opere. Molti, questo è il guaio, sono ancora fermi alla vecchia logica che fa coincidere opere pubbliche e autostrade. Non è la via dell'Europa e del futu-

Vuole aggiungere qualcosa, mini-

Si, ci sono anche dei difetti tecnici

Il sindaco di Firenze avverte: Non basta affrontare l'Appennino se non si risolve il caos a valle

«La definizione del problema della variante di valico non può e non deve essere disgiunta dalla soluzione dell'altra grande questione della viabilità in Toscana: l'enorme quantità di traffico che attanaglia il tratto autostradale che abbraccia Firenze». Il sindaco della città, Mario Primicerio, è chiaro ed esplicito. Il suo messaggio al consiglio dei ministri, che oggi affronterà il tema della viabilità autostradale alternativa per il tratto appenninico dell'A1, è quasi un ultimatum. Non si può procedere per interventi parziali, incapaci di risolvere la complessita dei problemi.

La puntualizzazione nasconde una posizione negativa sulla variante, magari a favore della rotaia?

«Assolutamente no, dice il sindaco. È la visione che deve avere un amministratore cittadino. Il mio angolo di visuale è quello degli interessi e dei bisogni della mia città. Qualsiasi snellimento del traffico nel tratto appenninico, senza al contempo trovare una soluzione per quello a valle, per quello che taglia attraversa la mia città, è una non soluzione. Una scelta sbagliata che risolverebbe i problemi da una parte per trasferirli da una un'altra parte. Non si può parlare di raddoppio dell'autostrada sull'appennino senza affrontare l'ipotesi di ampliamento del tratto dell'A1 che lambisce Firenze»

Per Firenze è stato definito l'accordo per l'alta velocità. Lei ritiene sufficiente questa opera per risolvere il problema traffico e inutile quella che interviene sulla viabilità autostradale? «No. Sono necessarie entrambe. È errato contrapporre il trasporto ferroviario a quello su gomma. Se non viene potenziato il nostro sistema ferroviario, soprattutto per le merci, per risolvere il problema del traffico non sarà sufficiente neppure il quadruplicamento dell'autostrada, altro che

La discussione che si svolgerà domani (oggi per chi legge) nel consiglio dei ministri, tuttavia, sembra preoccuparla? «No, non sono preoccupato. Ho pienamente fiducia nelle capacità decisionali del governo Prodi e dei suoi ministri. Sono convinto che verrà presa la decisione più corretta. Non spetta a me, in ogni caso, sostenere se è più importante investire sulla Torino-Savona o sulla Salerno-Reggio Calabria. Io, come amministratore fiorentino, devo evidenziare al governo i problemi esistenti nel mio territorio». [Enzo Risso]

Una ricerca Trademark-Censis sul turismo balneare boccia le graduatorie ambientaliste, e vince Rimini

Contrordine, alla Riviera il primato

Rimini è la vera capitale del turismo balneare in Italia, se- nei turisti e disorientato l'opinione Nella top ten ci sono anche Ceseguita a ruota da Riccione e Venezia. Una ricerca di Trademark, in collaborazione col Censis, entra in rotta di collisione con le graduatorie di Legambiente. «Sono state premia- nostra relazione intende dunque minese premiata con la bandiera te con la bandiera blù località come Sirolo e Ustica, che non sono in grado di accogliere neppure i curiosi». È la riscossa del nord-est: «Gli oltre 20 milioni di persone che duatorie stilate senza riscontri, veri- Adriatica del nord est: Venezia è scelgono le località al top non sono dei fessi».

DALLA NOSTRA REDAZIONE

RIMINI. Rimini al top delle località turistiche italiane; nove spiagge del nord est ai primi posti nella graduatoria del turismo balneare; un buon risultato per la Versilia ed un «tonfo» per le città che hanno fatto del «tursimo intelligente» la propria bandiera. Sono questi i clamorosi risultati di una graduatoria realizzata da Trademark, una delle principali agenzie di marketing turistico cercatori del Censis. E come contorno, una feroce polemica con Le-

PIER FRANCESCO BELLINI gambiente e le sue classifiche. Bandiere blu comprese. «Non è credibile - spiega Aureliano Bonini, direttore di Trademark - mettere ai vertici delle classifiche città come Sirotutto ed una spiaggia di riporto, non nei confronti dei turisti, irreale». Poi giù, a snocciolare dati e statistiche, nalisi e l'altra ha creato confusione

mettere ordine nel fervore classificomunale considerando 66 diverse lative ad altrettanti fattori considerati decisivi per la stabilire il grado di «turisticità»: quantità e qualità alberghiera, varietà dell'offerta, presenza di seconde case, offerta culturale, incidenza occupazionale, lo, che ha una decina di alberghi in qualità ambientale e accessibilità ai servizi non turistici. Il quadro che naturale ed anche un po'sporca, ne esce è completamente diverso settimane. La regina delle spiagge italiane resta, a tutti gli effetti, Rimi-

pubblica. Quando si pubblica una natico (sesta), Cattolica (settima) classifica bisogna rendere noti i cri- e Bellaria (nona). Solo diciottesiteri con cui è stata predisposta. La ma è Misano, l'unica spiaggia del riblu. E dove non arriva la Romagna, catorio, offrendo un contributo og- ecco il Triveneto, a conferma di gettivo per fare chiarezza sulle gra- una netta supremazia della riviera fiche e sopralluoghi». La classifica terza, Jesolo quarta, Lignano ottadi Trademark è stata stilata su base va. Flop, invece, per le località del sud. Solo Taormina, Sorrento e, più variabili e 8 graduatorie parziali, re- in basso, Capri entrano nella top 30. Due, infine, i comuni sardi segnalati: Arzachena e Pula. «Da questa graduatoria - spiegano a Trademark - si delinea un'Italia turistica ben precisa, con tre Regioni turisticamente fortissime come Emilia Romagna, Veneto e Liguria ed un mezzogiorno in cui ci sono alcune «perle» che rimangono però feno-Bosa o Ustica. È un criterio punitivo da quello pubblicato nelle passate meni isolati. Dati alla mano, il sud difficilmente riuscirà ad ottenere i successi turistici delle prime aree italiano, in collaborazione con i ri- a confrontare classifiche e ricono- ni. La riviera romagnola, poi, viene balneari italiane. Rimini e il versanscimenti. «Il grande scarto fra un'a- premiata anche con il secondo po- te adriatico - è la conclusione sottosto di Riccione e il quinto di Cervia. scritta anche da Antonio Prieti del

Censis - vincono grazie alla notevolissima presenza di strutture alberghiere, mentre la costa tirrenica ottiene la palma dell'offerta alberghiera, con Sorrento capitale della qualità». Ma allora, è la domanda, le bandiere blù, e le graduatorie «sparate» in questi mesi, cosa sono? «Prima di tutto sono un boomerang per le destinazioni meglio piazzate, perchè alcune non sono in grado di sopportare neanche le visite dei curiosi, come Sirolo, Bosa e Ustica finite ai primi posti nella graduatoria di Legambiente. Indici e parametri, in questo caso, sono stati interpretati da integralisti dell'ambiente (per i quali le località migliori sono quelle dove i turisti non vanno) e da persone che materialmente non hanno neppure visto la località premiata. L'odio per l'affollamento (quindi per milioni di turisti che in questo caso vengono considerati dei «fessi») finisce per creare una graduatoria di località con dotazioni alberghiere ridicole e capacità



Pietro Pesce/Master Photo