

Giovedì 25 luglio 1996

**LE GRANDI OPERE**

ROMA. Un giorno al Senato uno del Ccd gli ha rinfacciato: «Sei capace solo di fare strategie, pianificare, occuparti dei grandi indirizzi». «E ti pare poco? È già una rivoluzione», gli ha risposto a muso duro. Una replica insufficiente, in realtà. Perché Claudio Burlando, ministro dei Trasporti, non si limita a provare a dare una cornice organica a quell'inverecundo spezzatino senza senso che sono stati finora in Italia navi, treni, aerei, strade e quant'altro serva a muovere (o a mettere in coda) merci e persone. Sarà perché quando stava a Genova ha fatto l'amministratore e quindi ha imparato la dote primaria della concretezza, fatto sta che la «rivoluzione» di Burlando ha ambizioni molto più concrete e realizzative di quei massicci volumoni da *gospian* usciti in passato dal ministero di piazza Croce Rossa. Se provassimo a sintetizzare con uno slogan il suo progetto, azzarderemmo un «far viaggiare l'Italia». «Ma anche recuperare merci che oggi se ne vanno altrove. È tutta ricchezza che si perde», puntualizza il ministro. Già, oltre che una passione che si porta dentro e che civetta dalle cravatte con richiami marinarì, è proprio il mare il grande cruccio di Burlando. Un cruccio non proprio recente visto che gli viene da quando era a Genova e al largo passavano le navi che da Suez finivano a Rotterdam o ad Amburgo. Senza fermarsi. «Magari per portare merci destinate a Zurigo o addirittura in Lombardia. Mettendoci 10 giorni in più e con mezzo milione di dollari di extracosto. Noi abbiamo la posizione strategica favorevole, loro la competitività». L'intervista con Burlando potrebbe partire proprio da qui, dalle vie del mare e dai suoi traffici, dal come riportare l'Italia dentro le grandi rotte dei commerci che attraversano il Mediterraneo senza nemmeno sfiorarla. Ma l'emergenza incombe da terra. Da quei cento chilometri di nastro d'asfalto che dal l'Appennino toscano-emiliano rimbalsano a Roma e mettono in fibrillazione la maggioranza.



**L'INTERVISTA**

**Claudio Burlando**  
Il ministro dei Trasporti: «La scelta prioritaria della ferrovia è già stata fatta. Si tratta adesso di rendere sicura l'autostrada»

**«La sicurezza va garantita»**

«La ferrovia al posto dell'autostrada? Ma se è già stata fatta la scelta a favore della rotaia! Tant'è vero che si andrà da Bologna a Firenze in neanche mezz'ora»: Burlando replica così a chi vuol stoppare la variante di valico. «È un progetto che serve a dare sicurezza ad una struttura viaria che ne ha un estremo bisogno. Non capisco tutta questa esasperazione politica», aggiunge. Poi, tira dritto: «La sede giusta per affrontare la questione è il Consiglio dei ministri».

**GILDO CAMPESATO**

E perché mai? Le fonti di finanziamento sono diverse. Avvieremo subito la Salerno-Reggio Calabria con i fondi del Cipe. C'è un orientamento, anche di Ciampi, a considerarla un'opera prioritaria. Intanto, Ronchi dice di sentirsi svincolato dalla maggioranza. Il progetto del dott. Di Pietro verrà discusso venerdì al consiglio dei ministri. È quella la sede per discutere. I sindacati dicono no. Temono che aumentino i prezzi ai caselli. Vogliono che si facciano opere pubbliche ma siamo anche impegnati in un'azione di risanamento dei conti dello Stato. Non si può chiedere tutto. E il rischio inflazione? Ne siamo ben consapevoli. Il problema è l'equilibrio. E vedere bene le cose. Voglio fare un esempio. Il traforo Schio-Valdagno sarà a pagamento. È un aumento di inflazione o il prezzo del biglietto non viene piuttosto compensato dai risparmi di benzina? Dov'è il danno all'inflazione? Perché una condanna *tout court*

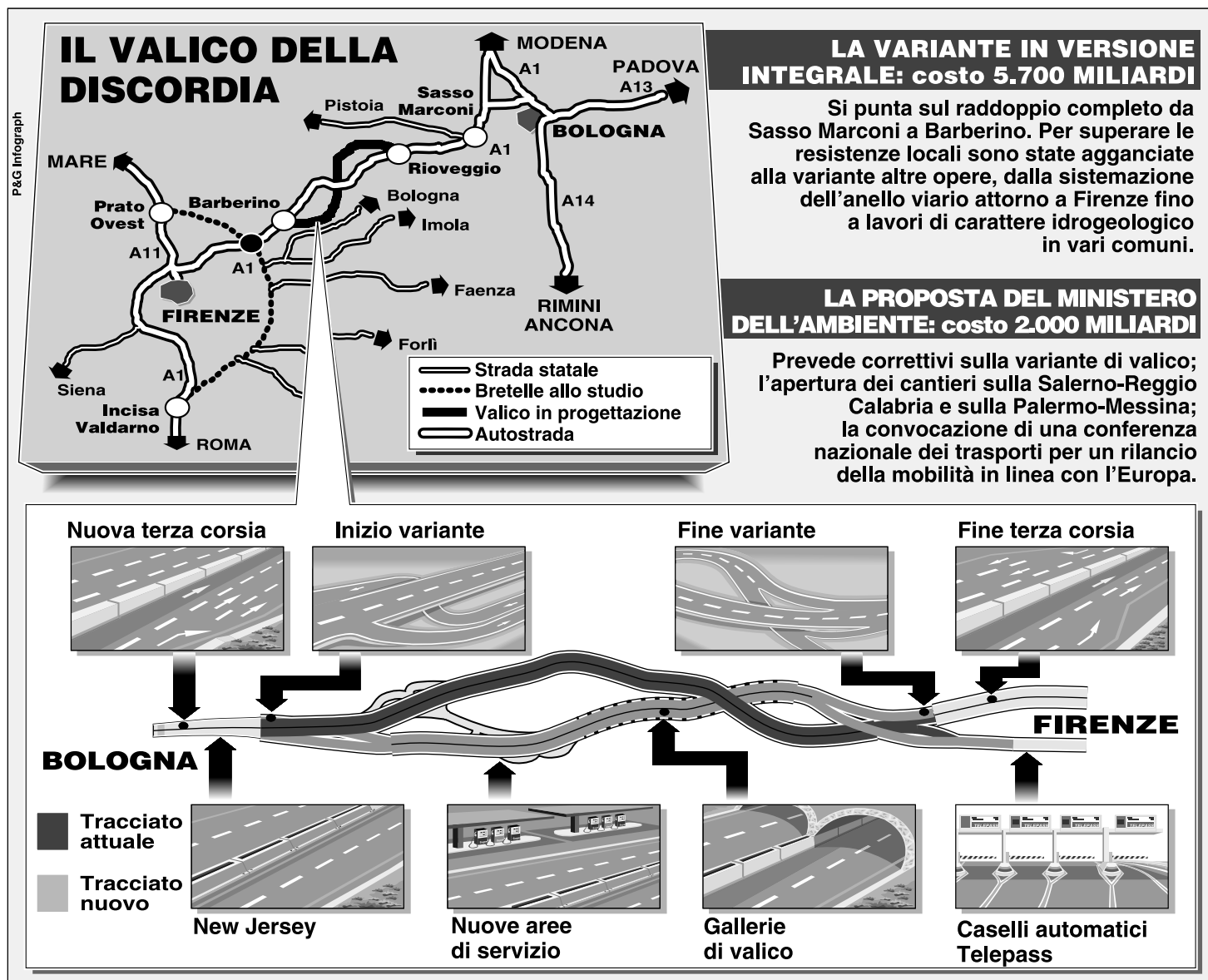
traversata da grandi movimenti turistici e di merci via mare, ferroviaria, aerea. Vogliamo acchiapparli oppure no? Non possiamo pensare allo sviluppo delle nostre infrastrutture solo sulla base dell'andamento del nostro Pil. È riduttivo. Propono investimenti colossali? Nel '90 i porti italiani muovevano 1,7 milioni di containers. Nel '95 erano tre, nel 2000 saranno 5,6. Non si sono investite valanghe di quattrini, ma è semplicemente cambiato il modello gestionale dei porti. E poi è mutata anche la legislazione: abbiamo abolito la tassa sul *transshipment*. E siamo diventati più competitivi. Insomma, più che di «hardware» abbiamo bisogno di specialisti in «software». Ci vogliono anche gli investimenti.

**«Navi, treni ed aerei: l'Italia deve competere con l'Europa. I trasporti non sono un vincolo ma un'opportunità di ricchezza»**

Basti pensare a Gioia Tauro. Ha cambiato la geografia, soprattutto ora che sta per partire il collegamento ferroviario. Compagnie internazionali si sono già dette interessate a quello scalo. Il baricentro si sposta verso il Sud Europa. Anche perché Gioia Tauro non è la mosca bianca. È l'intero sistema dei porti italiani che stiamo riorganizzando. Mi

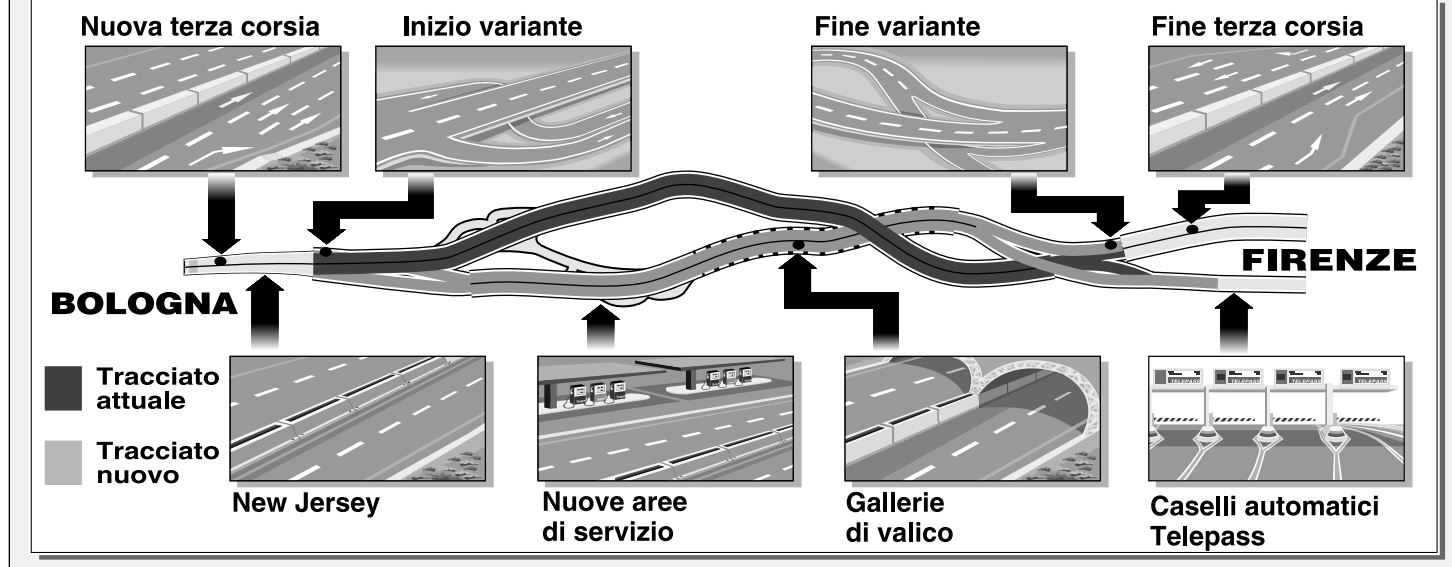
aspetto uno sviluppo dei traffici elevatissimo. Ma reggerà il resto del sistema? Mi auguro proprio di sì. Anche perché stiamo lavorando in questo senso. Prendiamo gli aeroporti. A Fiumicino stanno già lavorando; Malpensa è impostata; si tratta solo di far partire i lavori. L'obiettivo è chiaro: intercettare quelle correnti di traffico, passeggeri e merci, che oggi vanno al Nord. Dobbiamo inserire Milano nel circuito di Londra, Parigi, Francoforte e Londra. Non è possibile che per andare in America la moda italiana vada prima a Francoforte. Il sindaco di Cagliari lamenta che lo sbatte in periferia. E che dovevo fare? Linare scoppia e non si poteva ingrandire. Abbiamo costruito un nuovo scalo. Gli aeroporti del Sud sono un buco

nero. È un problema da affrontare. Con un'avvertenza. L'ultimo treno dei finanziamenti sta passando. Ci sono i fondi Cipe per le aree depresse. Che le Regioni interessate li chiedano. Di soldi ne chiedono molti le ferrovie. Impegni ulteriori non ne assumo: già mi mancano 5.000 miliardi rispetto



**LA VARIANTE IN VERSIONE INTEGRALE: costo 5.700 MILIARDI**  
Si punta sul raddoppio completo da Sasso Marconi a Barberino. Per superare le resistenze locali sono state agganciate alla variante altre opere, dalla sistemazione dell'anello viario attorno a Firenze fino a lavori di carattere idrogeologico in vari comuni.

**LA PROPOSTA DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE: costo 2.000 MILIARDI**  
Prevede correttivi sulla variante di valico; l'apertura dei cantieri sulla Salerno-Reggio Calabria e sulla Palermo-Messina; la convocazione di una conferenza nazionale dei trasporti per un rilancio della mobilità in linea con l'Europa.



**Cifre e ipotesi delle tre scelte a confronto**

FIRENZE. È un incrociarsi di cifre, chilometri e progetti. Alcuni definiti fin nei minimi dettagli, altri ipotizzati e in attesa di studi. Antonio Di Pietro ha una sua idea ben chiara di variante e la ripete da parecchio tempo: un progetto che comprenda opere relative ai 122 chilometri da Bologna Casalecchio a Incisa Valdarno. Costo totale 5.176 miliardi, nonchè interventi sulla viabilità ordinaria per 330 miliardi e di 270 per la sistemazione e valorizzazione ambientale. Nel dettaglio Di Pietro propone un ampliamento a tre corsie nei tratti Casalecchio-Sasso Marconi-La Quercia e Aglio-Barberino, per un totale di 31 chilometri, con un costo totale di 1.335 miliardi. Il ministro vorrebbe poi la variante da La Quercia ad Aglio, circa 33 chilometri, comprendente i cunicoli pilota della galleria di base, per un costo totale di 2.946 miliardi. Viene previsto il potenziamento del nodo fiorentino, con un ampliamento del tratto che va da Barberino a Incisa (58 chilometri), richiesto dalla regione Toscana. Costo complessivo intorno ai 900 miliardi. Inoltre sono previste opere di viabilità ordinaria: la costruzione di una bretella a Firenzuola (costo 230 miliardi) e una serie di interventi di potenziamento sulle statali Porrettana e Valle di Setta, per 100 miliardi complessivi. Da ultimo si pensa alla tutela dell'ambiente e del paesaggio con opere idrogeologiche, di stabilizzazione di versanti instabili, di ripristino e valorizzazione ambientale e di recupero di beni storici e culturali. Costo complessivo di 270 miliardi. Tempo dei lavori, sei anni. Secondo l'ipotesi del ministro la società Autostrade finanzierebbe l'opera con l'aumento dei pedaggi. Contro questa ipotesi è scesa in campo la Cgil. Negli ultimi giorni si è fatta strada un'altra ipotesi: la cosiddetta «variantina». Piace al ministro dell'ambiente Edo Ronchi, è stata lanciata dalla responsabile per i trasporti e l'ambiente del Pds Fulvia Bandoli. In questo caso la variante andrebbe dall'area di servizio Aglio al parcheggio Canova. Si tratterebbe di una completa riprogettazione dell'opera con tracciato ridotto e quasi completamente in galleria, per un onere di circa 2.000 miliardi. In verità pare che il tracciato, anche nell'ipotesi delle riduzioni, non potrebbe scendere sotto i 20 chilometri. Il tutto permetterebbe di mettere in sicurezza ed abbassare il valico, uno delle zone più critiche dell'intero tracciato. I variantisti «puri» la criticano per insufficienza del progetto. Terza ipotesi: definita multimodale. Di carattere strategico, prevede come scelta prioritaria la ferrovia, il cabotaggio costiero (porto di Gioia Tauro e corridoio adriatico) e per quanto attiene il sistema stradale il completamento della quadruplicazione dell'Aurelia, il potenziamento della E45 (la Orte-Cesena) e del corridoio stradale adriatico. Infine il potenziamento e il risanamento della Salerno-Reggio Calabria. Ipotesi che ieri è stata pesantemente criticata dal presidente dell'Umbria, Bruno Bracalente. □ M.T.

**UGGÈ (Unatras)** Il leader dei camionisti: variante indispensabile «Basta con quella autostrada»

FIRENZE. Dicono che sia il vero padrone delle autostrade italiane. Se vuole blocca tutto il sistema dei trasporti su gomma. Paolo Ugge, leader dei camionisti italiani, ha un chiodo fisso in testa: la variante di valico. Quei maledetti (40 morti in un anno) novanta chilometri d'autostrada che separano Bologna da Firenze. Il cuore della rete dei trasporti italiani. «La variante è indispensabile - spara deciso Ugge - Serve per tre buoni motivi: l'attuale autostrada è insicura, pericolosa e ci mette fuori dall'Europa. Se non si fa, ma alla fine sono certo che il governo guidato da Prodi darà il via libera, condannando il Mezzogiorno alla definitiva emarginazione. In quel tratto della A1 non si cammina più e non c'è sicurezza. Anche stamani un banale incidente ad un autocaricatore ha fermato il traffico per quasi un'ora. In attesa che i mezzi di soccorso riuscissero ad arrivare sul posto. Ma come si fa a non capire. Manca addirittura la corsia

d'emergenza. È una strada che fu pensata per 20.000 veicoli al giorno, oggi la media è di circa 60.000 con punte di 80.000». Allora forse hanno ragione i verdi. Se si allarga l'autostrada ne passeranno ancora di più. I Verdi devono spiegarmi come faranno nel 1999 quando ci sarà la piena libertà di circolazione delle merci in tutti i paesi dell'Unione europea. Su quali treni li carichiamo i Tir che vengono dagli altri paesi? Ma sostengono che voi camionisti lavorate senza pericolo della concorrenza visti gli aiuti statali che ricevete. I Verdi non li capisco. Da una parte vogliono limitare il traffico e nello stesso tempo dare il via alla liberalizzazione selvaggia nel trasporto su gomma. Mettere in pratica le loro idee significherebbe permettere l'autosfruttamento del padroncino. Che farà più corse, su

un mezzo meno sicuro e a velocità più alte, per resistere alla concorrenza. Al capogruppo dei senatori Verdi Maurizio Pieroni l'ho spiegato tante volte. Ma non mi ascolta. E allora come si fa a spostare parte del trasporto merci su rotaia e via mare? Con il contingentamento delle autorizzazioni. Serve il numero chiuso per premiare la professionalità. Altrimenti vince il camionista dequalificato con gravi danni all'ambiente e alla sicurezza dei cittadini. In Germania un anno fa hanno abolito le misure restrittive per le licenze di trasporto con il risultato che le ferrovie tedesche, che sono ben più efficienti di quelle di casa nostra, hanno perso 14 milioni di marchi. L'unica soluzione è arrivare ad un accordo su scala europea. Rendendo sicure le strade e stabilendo un contingentamento degli autotrasportatori fra tutti i paesi dell'Unione europea.



Paolo Brutti e, sopra, Paolo Ugge

**BRUTTI (Cgil).** Il segretario Filt: camion e container su rotaia «L'alternativa? Uno shuttle»

ROMA. Facile parlare di grandi infrastrutture come volano dello sviluppo e dell'occupazione, meno facile parlarne quando queste modificano radicalmente il territorio con danni irrecuperabili, spendendoci un sacco di soldi. Valico autostradale sull'Appennino, Ponte di Messina: sempre di trasporti si tratta, e il segretario del sindacato dei trasporti Cgil Paolo Brutti ha qualcosa da dire. Secondo voi la seconda autostrada sull'Appennino s'ha da fare? Effettivamente sul valico appenninico la strozzatura di traffico c'è. Quando fu costruita l'Autostrada per 8.000 transiti giornalieri, le proiezioni stimava che soltanto dopo il Duemila si sarebbe arrivati a 30-35.000 transiti al giorno. Invece ci siamo già, con sei-sette anni di anticipo. E poi le teorie più accreditate sostengono che il corridoio di traffico Nord-Sud in un paese come l'Italia non può essere servito da una sola infrastruttura. Le modalità debbono essere due, su ferro e su gomma. Ma per il traffico su gomma, il tra-

to non basta più. Che fare? Prima decidere il raddoppio, si dovrebbe prima misurare lo smaltimento indotto dalla superstrada E45, ora completamente aperta nel tratto Cesena-Roma. E poi l'apertura del valico stradale della Cisa. Se la prima assorbisse 15.000 transiti e 5.000 l'altra, sul valico si tomerebbe a volumi normali e quindi converrebbe puntare più sull'effetto rete che sulla crescita di una sola infrastruttura. Ma non c'è anche il quadruplicamento ferroviario per l'Alta Velocità? Certo che c'è, ma non è stato concepito esplicitamente come mezzo per ridurre il traffico delle merci su camion. Propongo di impegnare le Fs nella realizzazione di un transito a navetta che trasporti camion o casse mobili - come nel tunnel sotto la Manica - effettuato tra due centri intermodali a Sud e a Nord dell'Appennino. Vietando l'autostrada ai camion superiori a certe tonnellate per asse, ad una certa velocità, come

avviene in Svizzera. Se tuttavia si rendesse comunque necessaria una seconda autostrada, sarebbe opportuno separare il traffico automobilistico da quello camionale. E dove si prendono i soldi? Si parla di aumentare il pedaggio su tutta la rete. Un errore, sarebbe una tassa su tutti gli automobilisti. Invece l'onere dovrebbe gravare su quelli che la percorrono. Inoltre studi recenti hanno rilevato che il 65% dei transiti hanno origine e destinazione le due regioni attraversate. Il valico ha un eminente significato interregionale, e quindi si può pensare ad una significativa partecipazione dell'Emilia e della Toscana, il cui interesse è preminente. Se invece debbono intervenire soprattutto risorse pubbliche, allora la priorità non è il valico, è la Salerno Reggio Calabria. E del Ponte sullo Stretto che avete da dire? Sono contrarissimo. Tanto più che graverebbe su una inquietante situazione di impatto ambientale, oltre che geologico. □ R.W.