

LE GRANDI OPERE

■ ROMA. L'accordo - raccontano a Palazzo Chigi - l'ha scritto praticamente Walter Veltroni. Ha ascoltato Di Pietro, ha ascoltato Ronchi. Ha buttato giù un primo testo, poi un secondo: togli una parola, l'ima una frase mentre Romano Prodi un paio di volte si affacciava nella stanza. «Non si può trasformare una questione concreta di governo in un caso politico», spiegava il vice del Professore appellandosi al «senso di responsabilità» dell'ex pm e del dirigente verde. Officiava la mediazione Enrico Micheli, ex direttore dell'Iri e oggi sottosegretario a Palazzo Chigi, coadiuvato dall'altro viceministro prodiano, Arturo Parisi.

Alla fine, dopo due ore e mezza di discussione e ingegneria politica e verbale, il ministro dell'Ambiente e il ministro dei Lavori pubblici hanno detto: «Va bene». La formula conclusiva escogitata da Veltroni pareva metterli d'accordo. E quando, all'unisono, il capo del governo e il numero due hanno chiesto un impegno solenne a far cessare la guerra delle dichiarazioni, sia Di Pietro sia Ronchi hanno garantito: «Taceremo».

A quel punto a palazzo Chigi tutti erano convinti che la «sfida del valico» fosse finita. «Soluzione ragionevole», diceva Burlando. «Né vincitori né vinti», aggiungeva un salomonico Treu. Il comunicato ufficiale veniva dato alle stampe. «Il governo - recita - avvia il progetto di realizzazione dell'opera di ristrutturazione dell'intero percorso autostradale Firenze-Bologna». «I lavori - continua - inizieranno con l'esecuzione del tratto che va dal parcheggio Canova all'area di servizio Aglio. Contestualmente saranno verificate con le amministrazioni locali e gli enti interessati le modalità di rinaturalizzazione, ivi compresa la possibile dismissione del tratto corrispondente del vecchio percorso». «Per il resto - conclude - proseguirà la valutazione degli impatti ambientali e dei progetti finanziari». Il tratto di variante di cui parla la nota governativa misura 17 chilometri (1 ha poi specificato il ministro dell'Ambiente). L'accordo all'inizio dell'opera concedeva a Di Pietro che questa è solo la prima tranche del complesso intervento sulla Firenze-Bologna, mentre gli ambientalisti incassavano i riferimenti alla rinaturalizzazione, l'indicazione del lotto Canova-Aglio, l'impegno alle future valutazioni d'impatto.

Il silenzio dura poco
Il silenzio, però, è durato poco. Sarà che ci ha riflettuto meglio, sarà che ha avvertito la macelata soddisfazione dei verdi, fatto è che nel giro di mezzo ora Tonino Di Pietro - preceduto dal sottosegretario pidessino Antonio Bargone - ha cominciato a precisare. Prima ha an-



Walter Veltroni
Sopra Edoardo Ronchi
In basso
il tratto autostradale
tra Bologna e Firenze



La variante si fa strada

Veltroni mette d'accordo Ronchi e Di Pietro

Con la mediazione di Veltroni, in un vertice a palazzo Chigi, i ministri Ronchi e Di Pietro convengono su una soluzione per la variante di valico. L'opera si avvia, saranno costruiti i 17 chilometri del tratto fra il parcheggio Canova e Aglio. I due ministri si impegnano al silenzio, ma davanti alla soddisfazione dei verdi Di Pietro comincia uno stillicidio di precisazioni: «È solo il primo lotto, l'opera si farà». Perplexità sulla soluzione da Emilia Romagna e Toscana.

VITTORIO RAGONE
nunciato davanti ai senatori (era in commissione Lavori pubblici) che oggi chiederà in consiglio dei ministri se «quello che verrà costruito è un segmento d'un tutt'uno da realizzare in seguito o se invece è solo un palliativo». «Io non stillo come i verdi - diceva il ministro -, ma si deve decidere». Il lotto annunciato - per l'ex pm - è solo l'avvio dell'opera. Uscendo, Di Pietro ha ripetuto: «Il governo avvia il progetto dell'intero percorso autostradale», che si realizzerà «otto per otto, come tutte le cose». Più tardi, si è fatto seguire da un comunicato del ministero che con qualche specificazione tecnica in più ribadiva il concetto. I lotti successivi - era scritto - «dovranno essere realizzati tenuto evi-

dentemente conto delle prescrizioni e disposizioni di impatto ambientale, come previsto per legge». I verdi - anche se Ronchi la regola del silenzio l'ha rispettata - pensano il contrario. «Il resto del progetto - hanno dichiarato insieme i capigruppo alla Camera e al Senato, Paissan e Pieroni - sarà sottoposto a valutazione di impatto ambientale e a una verifica di fattibilità finanziaria». Il sottinteso è che intanto che va avanti il primo, limitato tratto, ci sarà tutto il tempo per bocciare eventuali espansioni della variante in senso stretto, sia sul piano finanziario sia su quello del rispetto ambientale. Oggi in Consiglio dei ministri l'argomento, per la verità, non è

memmo iscritto all'ordine del giorno. Ma è inevitabile che lo si affronti. Nel frattempo, si susseguono prese di posizione pro e contro la soluzione prospettata. I presidenti delle due regioni interessate, La Forgia per l'Emilia Romagna e Chiti per la Toscana, sono perplessi. Il primo parla di «bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto», entrambi cercano un confronto ravvicinato con Palazzo Chigi. La responsabile pidessina per l'Ambiente, Fulvia Bandoli, parla invece della mediazione come di «un passo in avanti di grande importanza» per il quale la Quercia «ha lavorato», e chiede una Conferenza nazionale dei trasporti.

Casini: serve aiuto?
Buona parte del mondo ambientalista è sulle stesse posizioni e lo dichiara, mentre Casini offre a Prodi l'appoggio del Ccd se dovessero esserci problemi («è un problema concreto, vogliamo contribuire alla soluzione») e anche Fini si dice «favorevole» alla variante di valico. Chiude la giornata con una battuta di buonsenso il segretario del Ppi, Gerardo Bianco: «Le strade - sorride - sono fatte per unire, non per dividere...».

Soriero a Prodi: e ora avanti con il ponte sullo Stretto

Il governo assume un impegno collegiale per il collegamento stabile dello stretto di Messina. Lo sollecita in una lettera al presidente del Consiglio Romano Prodi il sottosegretario ai Trasporti, il pidessino Giuseppe Soriero.
«L'obiettivo di un collegamento stabile - dice Soriero - è stato finora affrontato solo sotto il profilo della grande opera pubblica legata allo sviluppo del traffico tra la Sicilia e la Calabria senza un'attenta considerazione degli effetti che questa potrebbe determinare sull'assetto del territorio e sulla struttura delle reti nazionali e transeuropee».
Agudizio di Soriero, dell'area dello stretto e dell'ipotesi di un collegamento stabile «si deve discutere non nei termini tradizionali della mera opera pubblica, ma predisponendo finalmente un progetto di riqualificazione del territorio in un'area che è di rilevanza strategica per i paesi del bacino mediterraneo. Dunque - prosegue il sottosegretario - non solo come problema del traffico tra la Sicilia e il continente, ma finalmente come porta d'ingresso all'Europa per tutti i paesi del Nord Africa e del Medio Oriente».
«In questa prospettiva - conclude Soriero nella lettera a Prodi - è necessario che il governo impegni le Ferrovie dello Stato, d'intesa con l'Anas, a guidare una nuova struttura che potrebbe definirsi Autorità di Progetto per avviare in sede internazionale una fase di promozione del progetto e successivamente gestire la realizzazione del progetto stesso con qualificati partner a livello europeo e mondiale. Si tratta di un'ipotesi sulla quale è decisivo realizzare il consenso di tutti i soggetti interessati anche attraverso una Sua iniziativa di coordinamento che ritengo più che mai necessaria».

IL RACCONTO

Sulla Firenze-Bologna, con l'orecchio a Isoradio seguita come un bollettino di guerra

«Fate presto, qui rischiamo la vita ogni giorno»

DAL NOSTRO INVIATO
JENNER MELETTI

superare i mezzi più lenti. Ci sono anche le gare, fra la Volvo che trascina una roulotte Laika ed un camion carico di piastrelle. Lavori in corso, subito, e si rallenta. Fa quasi ridere, il cartello messo in alto: «Inizio tratto appenninico, moderare la velocità». Al parcheggio Reno Ovest, Gianni, romano, è con il figlio Marco, che avrà dodici anni. Una gita sul camion. «È a casa da scuola, ed allora è venuto con me. Nella cabina c'è l'aria condizionata, non si sta male. Così vede un po' d'Italia». È attrezzato. Gianni. Un tavolino «esce» dal fianco del camion, e ci sono pronte le due seggiole. C'è anche il rubinetto con l'acqua, per lavarsi le mani prima del pasto. «Io questa autostrada - dice - la faccio quattro volte la settimana. E non è possibile continuare così. Per farla breve: se metti sulla stessa strada camion che in salita fanno i quaranta all'ora, e macchine che arrivano ai duecento, combini un disastro. Basta che si tocchino, ed è la fine». Il ragazzino va i cabina, al fresco. «Io ho perso un amico, a Roncobalicio. Era sceso dal camion fermo per il ghiaccio, è stato preso sotto da un al-

tro camion. Hanno fatto l'accordo per la variante? Meno male. La debbono fare subito, e bene. Qui si rischia la vita ogni giorno. Ma lo sa che, quando arrivo al Cantagallo dopo avere fatto il valico, mi sembra di essere già arrivato, anche se devo scaricare a Milano?».
Inizia il tratto più duro, ed a destra c'è la corsia «per veicoli lenti». Alcuni camion la occupano, altri ne approfittano per sorpassarli. Pericolo, si accendono decine di luci di emergenza. È successo questo: un'auto botte che sale ai 30 all'ora nella corsia dei mezzi lenti, ha incontrato un camion belga che fa i 25 all'ora. Cerca di spostarsi sulla sinistra, ma c'è un Tir che va dritto. Nella seconda ed ultima corsia - sfrecciano le auto che hanno una fretta del diavolo. Si bloccano tutti, ad una spanna uno dall'altro. Respiro di sollievo, e si ricomincia. Bisognerebbe avere due paia di occhi, per guardare anche dietro. Nella corsia di mezzo arrivano auto e camion che quasi ti toccano e lampeggiano. Se si tenta il sorpasso, si rischia di finire sotto un Tir che - conoscendo ogni pezzo d'a-



sfalto - sa quando è possibile accelerare e prendere velocità.
Gallerie e capannine hawaiane
Dopo chilometri di corsa con l'affanno, qualcuno decide di prendere fiato, seduto sotto assurde capannine hawaiane di parcheggio e piazzali di sosta. Citerna galleria di valico, a 726 metri. Ora tutto cambia. I Tir

vanno giù che sembrano treni senza freni, debbono recuperare il tempo perduto in salita. Le auto vanno ancora più forte, perché l'appuntamento a Firenze o Roma deve essere rispettato. I nomi dei viadotti o delle gallerie («Bue morto», «Pecora vecchia») ricordano i tempi in cui queste colline si attraversavano a piedi o a cavallo, soprattutto per andare a

Roma, come pellegrini; o per portare legna in città, in cambio di farina. Si viaggia ad una spanna uno dall'altro, perché le corsie sono «ristrette». O in colonna, quando l'uomo nero su fondo giallo dà i suoi ordini. «Attenzione, incidente fra Sasso Marconi e Roncobalicio», annuncia Isoradio, seguita come un bollettino di guerra. «Un'altra notizia: coda fra

Diciassette chilometri di galleria sotto l'Appennino

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MATTEO TONELLI

■ FIRENZE. Nel futuro dell'autostrada c'è la realizzazione della terza corsia da Incisa Valdarno a Bologna. Se questo è l'obiettivo ultimo, per arrivarci occorre passare per alcune opere obbligate. La variante anzitutto. E la realizzazione della terza corsia intorno a Firenze e in alcuni tratti dell'Appennino poi. L'intervento appenninico sarà di 30 chilometri. Diciassette di variante e tredici di potenziamento dell'attuale sede autostradale. In parole povere la terza corsia.
La novità più grossa riguarda i 17 chilometri che vanno dal parcheggio di Canova, vicino a Rovieglio sul versante bolognese, all'area di servizio di Aglio, a due passi di Barberino sul versante fiorentino. Attualmente il tratto è di 20 chilometri e mezzo e corre ad un'altitudine di 700 metri. Il nuovo tracciato, più corto e più lineare, è previsto trecento metri più in basso. Permetterà di affrontare meglio i rigori dell'inverno, quando neve e gelo si fanno sentire. Correrà per il 90 per cento in galleria. La società autostrade è intenzionata a realizzare «il foro pilota», in pratica l'avvio dei lavori, entro la fine dell'anno. Resta l'incognita sull'utilizzo del vecchio tracciato. L'ipotesi più probabile è che venga smantellato per ripristinare l'ambiente naturale. Altre ipotesi, meno convincenti, parlano di un riutilizzo per motivi di servizio o per eventuali emergenze. Costo stimato 1.500-2.000 miliardi, tutti a carico della società autostrade che farà fronte all'investimento con l'autofinanziamento. In cambio vedrà prorogate le concessioni dal 2018 al 2033, potrà aumentare le tariffe senza superare la soglia dell'inflazione programmata e potrà recuperare dal fondo centrale di garanzia le maggiorazioni tariffarie già esistenti che gravano sul pedaggio (3 mila lire al chilometro per i veicoli leggeri e 9 mila per quelli pesanti). Questa è la variante, che viene definita immediatamente cantierabile. Ma gli interventi non finiscono qui. Il ministro dei lavori pubblici Antonio Di Pietro annuncia che si faranno per lotti. Il primo sarà la variante, già pronto dal punto di vista ambientale. Quindi verrà dato il via ai lavori per realizzare una terza corsia nei tredici chilometri appenninici non interessati dalla variante. Manca ancora la valutazione di impatto ambientale nei tratti tra Sasso Marconi e Rovieggio e tra Barberino e Aglio. Qui l'assenza di gallerie permetterà di realizzare una terza corsia che potrebbe snellire il traffico e metterlo in sicurezza. I tempi però non sono ancora definiti. Manca infatti la progettazione e la valutazione di impatto ambientale. Cose non da poco e da non sottovalutare. Secondo Di Pietro si tratta di una soluzione globale, con interventi programmati sull'intera Bologna-Firenze.

E alla fine si arriva alla soluzione del nodo fiorentino. Il progetto della società autostrade prevede anche qui la realizzazione della terza corsia. Essenziale, si sostiene, per decongestionare i trenta chilometri da Firenze sud a Firenze nord. Facile immaginare le conseguenze che un potenziamento del valico avrebbe sulla già delicata stabilità del tratto. Per questo la Regione Toscana ha sempre chiesto la contestualità dei lavori. Per questo alla società autostrade in sede di progettazione della terza corsia dell'autostrada, chiederà la differenziazione tariffaria del traffico tra nazionale e locale. Chiederà di dotare l'area metropolitana fiorentina di un pacchetto di benefici nel quale siano compresi quattro grandi parcheggi scambiatori alle uscite del nodo fiorentino ed una tariffa agevolata per i cittadini dell'area metropolitana. Tariffa comprensiva del pedaggio per il tratto autostradale fiorentino del costo del parcheggio e di quello del mezzo pubblico per raggiungere Firenze.

Barberino del Mugello e Roncobalicio. Ma quanti incidenti oggi... Cosa devo dire? Raccomandiamo come sempre la massima attenzione. Calma e sangue freddo».

«Buon viaggio con Viacard»
Il grande piazzale appena fuori l'uscita di Barberino a pieno di camion che si cuociono al sole. Per parcheggiare - dice un cartello - bisogna essere clienti del ristorante Marisa. Al casello, il display luminoso è intermittente: «Incidente fra Barberino e Roncobalicio». Un altro. «Un mezzo pesante - racconta la radio - è bloccato nella galleria Castello. Prestate la massima attenzione». Si risale verso il valico, ed ecco l'auto della stradale, ferma duecento metri prima della galleria, con la bandiera rossa. Il «mezzo pesante» è bloccato prima dell'ingresso, ma c'è chi approfitta dei duecento metri per sorpassare a razzo. Non si può perdere tempo. «Qui rischiamo di stamparci ogni giorno contro un altro camion fermo, o di finire nel burrone. Da Arezzo a qui, ho trovato tre incidenti, solo oggi. Se vogliono che continuiamo a fare i camionisti, che ci diano strade adatte. La variante si doveva fare prima: ma non passano mai da qui, quelli che decidono?». Guido, da Rovigo, risolve il problema dello smaltimento dei rifiuti gettando decine di mozzarelle avariate nei cestini del parcheggio Gardelletta. «Gradi 33, buon viaggio con Viacard», annuncia il display.