

Sabato 27 luglio 1996

**LE SCELTE DEL GOVERNO**

ROMA. Via alle ruspe. O, meglio, via ai disegni: perché la parte di variante di valico - un termine che fino a pochi giorni fa era noto solo a pochi «addetti ai lavori» e ora è diventato una specie di tormentone del dibattito politico estivo - dell'Autosole tra Bologna e Firenze approvata ieri dal Consiglio dei ministri va almeno in parte ridisegnata - tenendo conto dei «necessari adeguamenti altimetrici», precisa il ministro dei Lavori pubblici, Antonio Di Pietro - rispetto all'ipotesi originaria della Società Autostrade, che pure già lunedì presenterà il «foro pilota» della galleria. Sarà comunque di 18 chilometri compresi i raccordi, a una quota di poco inferiore ai 500 metri, il nuovo tratto di autostrada frutto del compromesso raggiunto giovedì a Palazzo Chigi dopo le polemiche che avevano opposto da un lato il ministro dei Lavori pubblici, spalleggiato da una parte della maggioranza e anche da alcuni settori dell'opposizione, e dall'altro quello dell'Ambiente, Edo Ronchi, sostenuto non solo dai Verdi, ma anche da una parte del Pds, da Rifondazione e dalle principali associazioni ambientaliste. Il nuovo tracciato prevede una galleria lunga 15 chilometri, con un paio di uscite di sicurezza, trecento metri più in basso rispetto all'attuale valico, e tre chilometri di raccordi all'altezza del parcheggio Canova sul versante emiliano e dell'area di servizio di Aglio su quello toscano, il tutto a tre corsie per ogni senso di marcia.

Dopo tante polemiche, il via libera del Consiglio dei ministri è arrivato in pochi minuti. Scongiurata preventivamente, grazie a un'ulteriore mediazione del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Enrico Micheli, l'apertura di una nuova discussione - paradossalmente, l'unico a «parlare» è stato un assente, Lamberto Dini, che non potendo intervenire alla riunione (era in viaggio verso Madrid) ha inviato a Prodi una lettera in cui definisce «indispensabile» l'opera, il Consiglio ha approvato all'unanimità la risoluzione sulla variante di valico senza cambiare nemmeno una virgola del testo messo a punto giovedì, che salomonicamente da un lato parla di «ristrutturazione dell'intero percorso» ma dall'altro dà il via libera solo alla «variantina».

Cosicché, ancora ieri pomeriggio, i due ministri più direttamente interessati, Ronchi e Di Pietro, hanno avuto modo di ribadire, sia pure con toni più pacati rispetto ai giorni precedenti, le rispettive posizioni: realizzazione per ora solo della «variantina», mentre «la ristrutturazione dell'intera parte autostradale rimanente sarà soggetta a una duplice verifica che ne determinerà i tempi e i modi di attuazione, la valutazione di impatto ambientale e dei programmi finanziari» secondo il ministro dell'Ambiente, avvio di un primo lotto cui ne seguiranno altri fino al completamento del rifacimento dell'intero tracciato Bologna-Firenze secondo il titolare dei Lavori pubblici.

L'interpretazione corretta - assicura il presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, Aurelio Misiti - è che l'opera si farà tutta, come



Veltroni durante la conferenza stampa di ieri

Del Castillo/Ansa

# La nuova Firenze-Bologna

## Via alla «variantina», costerà 2mila miliardi

Variante di valico in versione ridotta. Tramutando in una risoluzione approvata all'unanimità l'accordo raggiunto giovedì a palazzo Chigi, il Consiglio dei ministri ha dato di fatto il via alla costruzione della galleria di 15 chilometri che sostituirà il tratto più stretto e pericoloso dell'Autosole tra Bologna e Firenze. Ronchi e Di Pietro restano comunque sulle rispettive posizioni. E intanto bisogna decidere come trovare i 2.000 miliardi necessari per realizzare l'opera.

**PIETRO STRAMBA-BADIALE**

ha detto chiaramente il Consiglio dei ministri. Ma si farà davvero tutta? La decisione sull'eventuale proseguimento dei lavori in direzione dei due capoluoghi della Toscana e dell'Emilia è di fatto rimandata - questa appare, al di là delle interpretazioni di parte, l'ipotesi più accreditata - alla fine della costruzione della galleria di valico e dei due raccordi, tra qualche anno. E più o meno allora verrà al pettine un altro nodo che ancora rinfocola le obiezioni e le perplessità soprattutto delle associazioni ambientaliste: il nuovo percorso sarà sostitutivo o aggiuntivo di quello attuale? La risoluzione del governo parla di valutazione di una «possibile dismissione» del vecchio valico. Il che vuol dire che, alla fine, la «variantina» potrebbe rivelarsi a tutti gli effetti una seconda autostrada e non - come chiedono gli ambientalisti - una «messa in sicurezza» con il con-

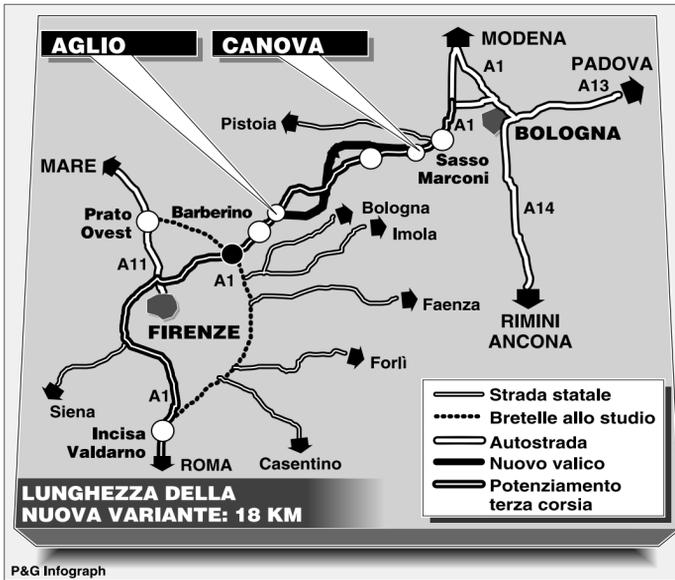
temporaneo smantellamento del vecchio percorso. Gli avversari del completamento della variante vedono poi un altro pericolo: è vero che la risoluzione del governo promette di subordinare eventuali ulteriori lavori lungo la Bologna-Firenze alla valutazione, lotto per lotto, dell'impatto ambientale, ma è altrettanto vero - afferma la responsabile trasporti del Wwf, Anna Donati - che «l'attuale normativa (il Dpcm 377/88) esclude le terze corsie e gli adeguamenti autostradali dalla procedura di impatto ambientale». Per questo Donati chiede «al ministro Ronchi di fissare quest'obbligo con un preciso atto normativo, altrimenti rischia di rimanere un impegno difficile da mantenere».

Prima di pensare agli eventuali lotti successivi - auspicati da chi, come la Federazione degli autotrasportatori, chiede che a «garantire» la

realizzazione dell'opera siano lo stesso Di Pietro e il presidente della Società Autostrade, Giancarlo Elia Valori - bisognerà intanto provvedere a finanziare quello approvato ieri, il cui costo dovrebbe oscillare tra i 1.600 e i 2.000 miliardi di lire. Di Pietro assicura che il «progetto finanziario» sarà presto approntato. Come? L'idea del ministro resta quella ventilata da tempo dalla Società Autostrade: autofinanziare i lavori aumentando i pedaggi sull'intera rete nazionale. Ma è una soluzione che solleva non pochi dubbi, soprattutto per le possibili ricadute inflazionistiche e per la probabile insufficienza del gettito che ne deriverebbe, a meno di sfondare i «tetti» tariffari. E il ministro del Tesoro e del Bilancio, Carlo Azeglio Ciampi, fa notare che «nessun problema sull'impatto finanziario determinato dalla decisione di realizzare la variante di valico è stato sottoposto alla mia attenzione».

**Fossa «incita»: andate avanti anche con i voti dell'opposizione**

La variante di valico è un'opera «importante» per il Paese e va portata a termine con «coraggio e determinazione». Il presidente di Confindustria invita Romano Prodi a non «piegarsi» né ai «Verdi» né a «Bertinotti» ma di andare avanti per la sua strada servendosi, se necessario, anche dei voti che su questo progetto gli sono stati offerti dall'opposizione. La variante di valico - ha detto Fossa conversando con i giornalisti a Milano - «è uno dei raccordi fondamentali per il sistema viario del Paese. Quando nevica, in caso di incidenti o di lavori in corso, l'Italia si spacca in due. Si tratta dunque di uno snodo importante che va fatto e bisogna avere il coraggio di portare avanti il progetto». «Capisco, senza voler entrare in problemi che non sono miei, che il presidente del consiglio debba trovare i voti per far passare la proposta, però - ha sottolineato il leader degli imprenditori privati - mi sembra che ci sia stata anche l'offerta di alcune forze dell'opposizione di appoggiarlo in questa battaglia. Forse è il momento di dare un segnale per far capire che questo governo è retto in maniera forte e che se alcune componenti della maggioranza vogliono alzare eccessivamente il prezzo del loro voto, in casi particolari, molto tecnici come questo, possono essere scavalcati dai voti di qualcun altro che li mette a disposizione».



P&G Infograph

Il vicepremier rivendica: «Non è un governo all'italiana»

# Veltroni: «Noi decidiamo È finita l'era del rinvio»

**NOSTRO SERVIZIO**

«Bisogna abituarsi al fatto che questo governo non è un governo "all'italiana" che i problemi li rinvia». Così dice Walter Veltroni, vicepresidente del Consiglio, poche ore dopo che l'esecutivo ha dato via libera alla variante di valico sulla Firenze-Bologna. I verdi continuano a ripetere che si costruirà solo un primo tratto, e che per il resto si vedrà al momento di valutare i costi e l'impatto ambientale. Di Pietro, invece, dice e fa come se dopo il lotto tra il parcheggio Canova e Aglio si preparasse già a costruire l'intera variante nello schema «massimale».

Per dissipare il sospetto che la decisione sia un equilibrismo verbale che serve a non scontentare nessuno, Veltroni durante una conferenza stampa su telecomunicazioni e cinema ha spiegato come il

governo sia uscito dal conflitto che contrapponeva i verdi a Di Pietro. «Noi - ha detto - poniamo un problema e nel giro di una settimana prendiamo una decisione. Tutte le volte i giornali annunciano tempeste, ma io chiedo: nel passato come si facevano queste cose? O si risolvevano con un rinvio alle calende greche oppure attraverso la camera di compensazione di faticose e defatiganti trattative nella maggioranza?».

Questo invece - rivendica l'espone pidessino - «è un governo che lavora in un altro modo e affronta i problemi. Una discussione tra ministri è naturale e persino positivo che ci sia. Dopodiché, il governo prende decisioni. Guardate quante ne abbiamo prese oggi. È un governo che marcia a grande

velocità. Tutti quanti dobbiamo abituarci a questo modo nuovo e diverso di lavorare».

A proposito della variante, perciò, Veltroni definisce «sbagliata» la sensazione che la polemica sia ancora in piedi. «In consiglio dei ministri - spiega - abbiamo approvato un documento che dice quattro cose precise, in cui si riconoscono sia Di Pietro che Ronchi, per cui non c'è alcun problema». «Abbiamo scritto nel documento - aggiunge - che si avvia la realizzazione del progetto di ristrutturazione dell'intera rete autostradale Firenze-Bologna; che ci saranno le valutazioni di impatto ambientale e i progetti finanziari; che si comincia da un tratto; che si cercherà di rinaturalizzare l'area anche eventualmente attraverso la dismissione, previo contatto con gli enti locali. Su questo c'è accordo, questa è la decisione».

A quanto è trapelato, ieri mattina, prima della riunione del Consiglio, c'era stato un chiarimento a palazzo Chigi fra il sottosegretario Enrico Micheli e i ministri Di Pietro e Ronchi. Micheli avrebbe invitato i responsabili di Lavori Pubblici e Ambiente a non alimentare nuove polemiche sulla variante, ricordando come il protocollo del giorno prima fosse risultato soddisfacente per entrambi i dicasteri. L'interven-

to preventivo di Micheli ha evitato che si aprisse una discussione in consiglio dei ministri sulla variante: c'è stato assenso unanime sul testo dell'accordo raggiunto la sera prima e ieri letto parola per parola da Prodi ai ministri. Ottenuta dunque da Palazzo Chigi la rinnovata «garanzia» sulla volontà di intervenire sulla intera Variante, Di Pietro avrebbe rinunciato a prendere la parola in Consiglio. Anche se, a

# Ora Emilia e Toscana chiedono garanzie direttamente a Prodi

**DALLA NOSTRA REDAZIONE**

**MATTEO TONELLI**

FIRENZE. Che su tutta questa storia della realizzazione della variante di valico ci siano alcune cose poche chiare o, nella migliore delle ipotesi, poco spiegate, sembra assodato. E in Toscana e in Emilia Romagna la preoccupazione è sempre più forte. Ancor più forte di due giorni fa, quando davanti alle prime notizie romane la reazione toscana passava dalla soddisfazione alla preoccupazione in poche ore. Così ieri i presidenti delle due Regioni, il toscano Vannino Chiti e l'emiliano Antonio La Forgia, hanno preso carta e penna ed hanno scritto una lettera congiunta al presidente del consiglio Romano Prodi. «Caro presidente - scrivono i due - intendiamo mettere l'accento sul fatto che l'esecuzione del tratto di variante, compreso tra Aglio e Canova, costituisce un inizio dei lavori con i quali il governo avvia l'intero progetto di ristrutturazione della Firenze-Bologna». Già perché se sulla variante sembra esserci un accordo, le questioni relative alla realizzazione dell'autostrada sembrano essere molto più sfumate. E visto che le dichiarazioni di Ronchi e Di Pietro non aiutano a fare chiarezza, Chiti e La Forgia, chiedono a Prodi un incontro che possa rassicurarli «della correttezza di questa nostra interpretazione». Tutta l'incertezza e le preoccupazioni di questi giorni infatti, ruotano sulla nebulosità che circonda il potenziamento del tratto fiorentino. Quei trenta chilometri di autostrada, che vanno da Firenze sud a Firenze nord, e che sono perennemente ingorgati da auto e camion. «Variante e risoluzione del nodo fiorentino possono restituire piena sicurezza e funzionalità all'Autostrada del sole» è la conclusione dei due amministratori. Iniziativa appoggiata dal ministro della pubblica istruzione Luigi Berlinguer, eletto a Firenze, che si è impegnato ad assumere un ruolo di mediatore per chiarire la questione. Perché la sensazione che si respira da una parte all'altra dell'appennino, è che la montagna abbia partorito un topolino. Preoccupazioni che sussurri e grida di queste ultime ore contribuiscono ad aumentare.

Chiedono chiarezza anche i sindacati e gli amministratori della Val di Setta, sul versante emiliano, che dicono: «Se questa variantina è uno stralcio di un progetto più grosso siamo d'accordo, diversamente non ci stiamo». Toma nelle loro parole la richiesta di chiarezza: «Vogliamo sapere dalla viva voce di Prodi come stanno le cose». E la fila davanti alla porta del presidente del consiglio si allunga. Fai cento chilometri, arrivi a Firenze e i toni sono identici. «Quando due controparti che hanno visioni così diverse - spiega il presidente degli industriali fiorentini Ginolo Ginori Conti - si dichiarano entrambe insoddisfatte o si è fatto un grande pasticcio o c'è mancanza di chiarezza». Toma la richiesta della risoluzione del nodo fiorentino. «Se questi 18 chilometri sono una prima tappa di un progetto che prevede anche la soluzione del nodo siamo d'accordo, in caso contrario meglio non fare nulla». Da Palazzo Vecchio, il sindaco di Firenze Mario Primiticerio annuncia: «Ho fiducia in Prodi, ma se non ci sono certezze sono pronto ad azioni clamorose».

E se il sindaco di Scandicci Giovanni Doddoli, parla di stupore per la vicenda e la federazione toscana dei socialisti si schiera contro soluzioni pasticciate, in Emilia la Cisl usa toni duri: «È ipocrita l'ipotesi di costruzione di un tratto di soli 18 chilometri rispetto a quello previsto - dice il segretario regionale Sergio Palmieri - e l'impegno a ristimare l'intero tracciato autostadale. Questo risponde solo alla logica di salvare la faccia a quelle componenti della maggioranza che in questi giorni hanno cercato una loro visibilità». Posizione critica quella della Cgil: il segretario regionale emiliano Gianni Rinaldini si augura che «l'operazione non si configuri come una semplice furbata e cioè come primo lotto di attuazione del progetto presentato dalla società autostrade e sostenuto dal ministro Di Pietro. In questo caso non potremmo che essere contrari».

**Ma Bertinotti dice no «Soluzione pasticciata»**

Fausto Bertinotti ritiene «pasticciata» la soluzione adottata sulla variante di valico e sollecita la maggioranza di governo a chiedersi «se non ci siano stati errori a monte, anche per il protagonismo del ministro Di Pietro». Secondo il leader di Rifondazione Comunista ci sono stati un errore programmatico e uno politico: «Quello programmatico riguarda la collocazione dell'ambiente in tutta l'attività di governo; l'ambiente non può essere considerato un optional, ma è questione che, come quella sociale e quella occupazionale, deve guidare ogni atto del Governo». L'errore politico consiste, secondo Bertinotti, nell'aver rinchiuso decisioni sulla variante «all'interno di una dialettica tra ministri e nella mediazione caso per caso del presidente del Consiglio». A giudizio del leader di Rifondazione comunista, «il silenzio delle principali forze politiche dell'Ulivo in questa vicenda non è stato un buon servizio per la politica del governo».

