

Maria Annunziata Zegarelli

ROMA «L'Autostrada collinare non si farà. Noi non daremo mai l'ok». Messa da parte la diplomazia e i toni pacati, Claudio Martini, presidente della Regione Toscana, non usa mezzi termini. E dice a chiare lettere al ministro per le infrastrutture Pietro Lunardi, che il tracciato proposto per il tratto Civitavecchia-Livorno «è irrealizzabile, distrugge l'ambiente, non serve alle comunità locali, né contribuisce allo sviluppo della zona». E arriva alle minacce: «Ricorreremo in tutte le sedi per impedire l'apertura dei cantieri. Non possiamo consentire la realizzazione di un progetto che sventra la nostra Maremma». Un progetto che di fatto sventra il territorio, manda a farsi benedire la zona del «Morellino di Scansano», buca le colline con ben 11 gallerie e 33 viadotti, stravolgendo l'equilibrio ambientale di quattro comuni: Grosseto, Magliano, Manciano e Capalbio. Il tracciato collinare, dopo un breve tratto pianeggiante nell'area Montiano, dove ci sono boschi di sughere e vigne, il primo ostacolo naturale lo troverebbe nel sistema dei Monti Bottigli: solo per superare la catena di montagne dolci, ricoperti di lecci, si dovrebbe scavare una galleria lunga 4 chilometri. Un altro aspetto, di cui forse interesserà poco a Lunardi: la stragrande maggioranza delle 300 aziende agrituristiche avviate negli ultimi anni, si trova proprio nell'area interessata dal percorso. Un bell'affronto, quell'autostrada, per chi verrebbe in cerca di pace e natura.

E come se non bastasse la società autostrade ha già annunciato che il tragitto in questione sarà utilizzato soprattutto per la media e lunga percorrenza. Sarà in sostanza un'autostrada poco trafficata. Che svetterebbe su parchi archeologici, dividerebbe in due 11mila ettari del bosco di Monte Bottigli, a Scansano. E costerebbe 2.200 milioni di euro. Il presidente della Regione Lazio, interessato al progetto anche se in misura minore rispetto al collega Toscano, tace. Viene comunque da chiedersi, visto il dibattito acceso (Francesco Storace a parte), perché Lunardi vuole a tutti i costi realizzare l'autostrada? Se la pongono in molti questa domanda. La risposta in pochi la conoscono (gli intimi del ministro delle Infrastrutture). Di fatto anche il ministro per l'Ambiente, Altero Matteoli, sposa la tesi Lunardi - vuoi per spirito di squadra, vuoi perché sulle infrastrutture il premier ha siglato un contrat-

“ Undici gallerie e trentatré viadotti che attraverserebbero Grosseto Magliano, Manciano e Capalbio. La Civitavecchia-Livorno è un caso ”



Il progetto costa miliardi e l'interesse delle Infrastrutture è a tutti ignoto. C'è una terza via, il raddoppio della via Aurelia a costi zero Perché nessuno lo vuole ”

# La battaglia dell'autostrada in Maremma

Il ministro Matteoli vuole chilometri di cemento tra i vigneti del Morellino. La Regione dice no. Il governo: parliamone



to con gli italiani, vuoi perché in fondo, «il corridoio tirrenico si deve pur fare... È stato chiaro: «Io sul progetto della Civitavecchia-Livorno non mollo». Claudio Martini promette altrettanto. E si appella proprio a quello spirito di federalismo di cui tanto parla il governo di centro destra. Si chiede: «Come si concilia l'idea di federalismo con il centralismo esasperato che hanno dimostrato in questo frangente? Senza convocarci una sola volta hanno illustrato pubblicamente il progetto dell'Autostrada, dimenticandosi che con il governo Amato le Regioni Toscana e Lazio, con tutti i comuni interessati, il 5 dicembre del 2000, avevano siglato un accordo per

la trasformazione dell'Aurelia in una superstrada, che avrebbe dovuto realizzare l'Anas». Inutili le richieste di incontri istituzionali tra la Regione, il ministro Lunardi e il presidente del Consiglio. Le missive partite da Firenze non hanno mai ricevuto risposta. Poi, dopo una lettera aperta al premier, la scorsa settimana è arrivata una telefonata di Paolo Bonaiuti. «Ha detto che c'è la disponibilità ad un incontro - dice Claudio Martini -. Ma per ora non c'è alcun appuntamento fissato». Il governo dice che il progetto Amato non si può realizzare perché l'Anas non ha i soldi. Non riuscirebbe a concludere i lavori.

La Regione, preso atto che il governo ha deciso di far tabula rasa del passato, (adducendo come scusa presunti mali), si è data da fare. Ha incaricato dei tecnici di studiare una soluzione alternativa: «Realizzare il tratto autostradale prendendo in considerazione l'attuale tracciato dell'Aurelia, estendendolo in parte a quello che scorre parallelo. Inoltre si dovrebbe realizzare una viabilità di servizio per la rete locale e i collegamenti con i porti. Per i residenti che dovrebbero utilizzare l'autostrada per percorsi "obbligati" abbiamo previsto una card per il passaggio gratuito», spiega il governatore. Il costo del corridoio tirrenico in questo modo scenderebbe a 1.100 milioni di euro, mentre per completare il tratto toscano della «2 mari» (Grosseto-Siena-Arezzo), ne occorrerebbero 570, per raddoppiare la ferrovia Pontremolese altri 165, e per adeguare la viabilità sui valichi appenninici ulteriori 310 milioni di euro. Per un totale di 1.050 milioni di euro. Una ipotesi che ha lasciato del tutto indifferente il ministro Lunardi, che non ha neanche risposto. «Non si può pensare di imporre da Roma una soluzione - dice Claudio Martini -. Per realizzare un'opera come questa occorre il consenso delle istituzioni che governano i territori interessati, a partire dalla Regione».

Gli ambientalisti dal canto loro non gradiscono assolutamente l'ipotesi del tracciato interno, ma non plaudento neanche a quello alternativo che privilegia il tratto costiero. Intanto nelle zone interessate si raccolgono firme per bloccare uno «scempio ambientale dalle conseguenze imprevedibili».

Ma una terza via, nel senso metaforico e letterale, c'è? Potrebbe esserci, ma qui si entra nel campo delle scelte politiche. Si tratterebbe di fare un passo indietro, tornare a ragionare sul progetto deciso durante la scorsa legislatura: raddoppiare l'attuale via Aurelia, punto e basta, senza doversi inventare l'autostrada per avere i finanziamenti della società Autostrade. Si potrebbe decidere di trovare i fondi che - secondo il governo - l'Anas non ha. Una superstrada lungo il percorso Civitavecchia-Grosseto. Lasciando intatto uno dei tratti più belli della costa italiana. Lasciando in pace i vigneti del Morellino di Scansano, le aeree archeologiche, le colline e il paesaggio nel suo complesso. Ma sarebbe come ammettere che qualcuno può avere idee migliori del cast berlusconiano. Non si può chiedere tanto.



Il ministro ai Trasporti, Pietro Lunardi, in un intervento alla Camera dei Deputati

## Le ville dei vip tra i due fuochi dei progetti

ROMA Il motivo per cui ci si è spesso occupati del corridoio tirrenico è soprattutto di colore, come si usa nel gergo giornalistico. Cioè, traducendo in parole semplici: le ville dei vip, i personaggi famosi, che hanno scelto proprio la Toscana quale Regione dove abitare stabilmente, o andare in vacanza. Come se il tema vertesse tutto intorno a quale villa vedrebbe deturpato il paesaggio circostante nell'ipotesi Lunardi e quale lo vedrebbe sfregiato nell'ipotesi ultima della Regione, il tratto costiero. A parte l'interesse folkloristico che potrebbe suscitare tutto ciò, gli stessi vip sono scesi in piazza per protestare, hanno avviato una raccolta di firme non soltanto per difendere il proprio «orticello», cosa peraltro legittima, quando il rischio è quello di vedersi i piloni di un viadotto svettare più o meno sopra il tetto della propria abitazione, villa o casetta modesta che sia. Ma vediamo chi sono i personaggi famosi che hanno scelto la zona in questione: Pierluigi Celli, Fabiano Fabiani, Claudio Petruccioli, Stefania Craxi e Oliviero Toscani hanno le loro tenute tra Pesca Fiorentina, Capalbio e Ansedonia. Franco Bassanini, Chicco Testa e Giuliano Ferrara hanno preferito sistemarsi tra Manciano e Scansano. I primi sarebbero interessati dal tratto costiero, i secondi da quello interno. In realtà entrambe le «fazioni» sono schierate dalla stessa parte, in difesa della Maremma. Ma detta così suscita meno interesse.

## Aveva promesso lavori per 125 milioni di euro. Nemmeno un progetto in porto Sostiene Lunardi: tanti cantieri avviati Ma sono quelli del governo Amato

ROMA Sostiene il ministro Lunardi che farà grandi opere. Sostiene che costeranno 125 milioni di Euro in dieci anni (244mila miliardi delle vecchie lire). Sostiene davanti alla VIII commissione, Ambiente Territorio e lavori pubblici, il 15 maggio 2002, in audizione: «Purtroppo sulla qualità dei progetti e sulla disponibilità di progetti, devo confidarmi che nel mio ruolo di responsabile del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, tra le tante amare constatazioni che ho dovuto fare, vi è stata quella assai grave della verifica della totale assenza di un adeguato parco di progettazioni pronte per dare avvio a lavori di qualche utilità o significato... Abbiamo avuto in eredità dai nostri predecessori una situazione che non esito a definire "ground zero", senza alcuna possibilità di essere smentito». Chiarisce: «Il lavoro di questi primi 12 mesi ha reso possibile il raggiungimento in tempi davvero inimmaginabili, di un obiettivo che il presidente Berlusconi aveva definito nel contratto con gli elettori... ebbene se scorriamo in modo sintetico la serie di interventi sbloccati, le procedure autorizzative avviate, scopriamo che il volano economico o attivato in questo primo anno supera i 27 milioni di euro».

Se andiamo un po' più a fondo scopriamo che quei 27 milioni di euro, sono quasi esclusivamente l'insieme degli investimenti stanziati, attivati e varati dal governo precedente. E arriviamo

al «ground zero», allo stato dei lavori decisi e avviati al maggio del 2001, prima dell'arrivo del ministro Lunardi e di quello scorsementato che l'ha preso di fronte «nulla» che avrebbe trovato. Strade e autostrade: 11mila miliardi per gli interventi realizzati o in via di realizzazione per la viabilità statale ordinaria, (del l'Anas); 18mila miliardi attivati per investimenti destinati al rinnovo delle concessioni per la realizzazione delle autostrade. Nella cartina sono evidenziati in neretto alcuni dei principali interventi avviati che riguardano: Asti-Cuneo; Milano-Brescia; Pedemontana lombarda; Pedemontana veneta; variante di valico Bologna-Firenze; Grosseto-Fano; Salerno-Reggio Calabria; 106 Ionia; Messina-Palermo; Catania Siracusa-Gela e Cagliari Sassari.

Ferrovie: sulle principali arterie erano aperti cantieri per un investimento di circa 7 miliardi di Euro; finanziamenti già erogati per 6,8 miliardi di euro per la rete dell'Alta velocità; interventi

Al momento per strade, autostrade, porti, ci sono solo i 27 milioni di euro stanziati dal governo precedente ”

in corso per 4 miliardi di Euro sui nodi ferroviari delle principali città italiane.

Metropolitane e tramvie: cantieri aperti per 4 miliardi di Euro e gare di appalto in corso per 1,7 miliardi di euro.

Aeroporti: cantieri aperti per un totale di mille miliardi di lire, di cui il 60% destinati al Sud.

Porti: 3 mila miliardi stanziati nel 2000-2001 e lo stato di avanzamento dei lavori era del 55%.

Poche settimane fa il Corriere della Sera annunciava in un titolo che «dopo un anno non è partito niente». Dopo un anno di governo Berlusconi. Anche il Sole 24 ore insinuava un dubbio: «Il Governo si è infilato in un operoso pantano».

Fa notare il deputato Ds Fabrizio Vigni che dei 125 miliardi Euro - promessi da Berlusconi per le grandi opere e illustrati sulla lavagna con tanto di bacchetta, che purtroppo per lui magica non è - «soltanto 2,7 miliardi di euro sono disponibili per il 2002, cioè il 2% di quanto sarebbe necessario e, dunque, assai niente. Se proprio si vuole essere larghi, si può parlare di 5,7 miliardi di euro attivati per il triennio dalla finanziaria, ma niente di più». Fabrizio Vigni sceglie proprio l'esempio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia per rendere l'idea del pressappochismo imperante: «C'era un progetto, quello deciso con il governo Amato, che ancora oggi mi sembra il più valido, ma Lunardi, pur non avendo risorse, impone alla Regione To-

scana il suo progetto che costa 2.835 miliardi, di cui 1.900 a carico dello Stato, senza tenere in considerazione alcuna quello precedente». Ma forse è in questo contesto di promesse e contratti con gli italiani che si inserisce l'emendamento Tremonti delle due società che dovrebbero nascere ad hoc per parare in qualche modo al vuoto desolante delle casse statali: la «Patrimonio Spa» e la «Infrastrutture spa». Gli articoli 7 e 8 del decreto Tremonti - attualmente all'esame del Senato - è un gioco di scatole cinesi grazie al quale la prima società acquisirebbe i beni del patrimonio dello Stato e la seconda potrebbe avvalersi di quei beni (artistici, culturali,

ambientali e così via) usando come garanzia per accaparrarsi prestiti e mutui per realizzare le infrastrutture. La Corte dei conti, sentita in audizione (il cui parere non è dunque vincolante) ha espresso più di qualche dubbio. Anzi, ha bocciato l'idea. Sostiene la Corte dei conti: «La trasferibilità di azioni della Patrimonio Spa alla Infrastrutture spa, che può a suo volta, costituire società figlie anche provati, fa sì che il patrimonio immobiliare e mobiliare dello Stato possa essere influenzato dall'andamento di società nelle quali non vi è partecipazione pubblica totalitaria e che, pur collegate alla Infrastrutture, operano esposte ai rischi di mercato».

Il ministro Lunardi, davanti all'VIII commissione ha garantito: «I soldi ci sono. Le spese sono gradualmente già finanziate facevano parte di impegni di spesa precedenti, mentre per le nuove spese quest'anno finanzieremo solo le progettazioni». I cantieri previsti nella legge obiettivo si apriranno, se si apriranno, soltanto fra due anni. Pazienza, italiani. Anche per i miracoli ci vuole tempo.

Il ministro contrattacca: non posso lavorare Ho ereditato una situazione disastrosa ”

## Trattori e cavalli sull'Aurelia Protestano i cittadini

ANSEDONIA Trattori e cavalli sull'Aurelia per dire no a qualsiasi ipotesi di tracciato autostradale in Maremma, sia nell'entroterra che lungo la costa. La insoluta manifestazione, organizzata dal comitato «Maremma mare», formata da ambientalisti, agricoltori e residenti della zona, ha creato un bel po' di code sabato scorso sulla statale, fra Ansedonia e Orbetello. Poco dopo le 17 circa 25 trattori e una decina di cavalli - con relativo cavaliere - sono partiti dallo svincolo di Ansedonia e si sono diretti a nord, verso Orbetello Scalo, dove si è poi svolto un incontro pubblico in cui è stato chiesto il rispetto dell'accordo del dicembre 2000 fra governo e Regioni (Toscana e Lazio) in cui si escludeva l'ipotesi di affiancare all'Aurelia un nuovo tratto autostradale fino a Civitavecchia. I primi a non volere né il tratto lungo la costa né quello interno sono proprio loro, gli abitanti. Infuriati dopo l'annuncio del Ministro Lunardi di dare il via allo sventramento collinare. Gli abitanti più volte hanno sottolineato che ingorghi tali da giustificare l'opera «lunardiana», ma anche l'alternativa costiera non ce ne sono quasi mai durante l'anno. L'unica novità dirompente, però, che potrebbe far desistere il governo dai suoi intenti - e Matteoli è stato chiaro «basta che arrivi l'accordo e che questo consenta di realizzare un'infrastruttura che considero fondamentale», potrebbe essere proprio la mobilitazione popolare.

m.a.ze.