

## GRANDI OPERE

# TOTEM, TABU' E VERE PRIORITA'

di Roberto Della Seta

**D**ice il ministro Di Pietro: "Non ci sono i soldi per tutte le infrastrutture programmate dal governo Berlusconi, la Toscana come tutte le Regioni deve decidere le sue vere priorità". Rispondono da Firenze: «Noi abbiamo già deciso e le nostre priorità le abbiamo comunicate mesi fa al nuovo esecutivo: alta velocità, "Due mari" e autostrada tirrenica». Questo scambio di battute tipicamente agostano - nel senso di ridondante: da sempre è chiaro a tutti che la bulimia da grandi

opere dell'era berlusconiana era pura propaganda -, sa anche di vecchio. Da cioè per scontato un luogo comune che la destra, e anche buona parte del centrosinistra, non sembrano capaci di abbandonare: le grandi opere come totem, come cose "buone e giuste" sempre e comunque. Una visione che spesso copre interessi inconfessati (capita che in Italia si costruiscano nuove strade non perché servono, ma per alimentare il business degli appalti o per far salire di prezzo i terreni attraversati); e uno stereotipo ideologico che non entra mai nel merito delle singole scelte, speculari a quell'altra ideologia, purtroppo diffusa tra noi ambientalisti, che vede invece le grandi opere come tabù, come interventi che tutti e inevitabilmente portano un saldo ambientale negativo.

Io credo che sarebbe tempo di voltare pagina. Prendendo la penuria di risorse finanzia-

rie come palla al balzo per capire finalmente che ci sono grandi opere dannose per l'ambiente e altre necessarie; che ce ne sono di strategiche per migliorare la vita dei cittadini e dare nuovo slancio all'economia, e di inutili o addirittura deleterie a questi stessi fini.

Le tre priorità indicate dalla Regione Toscana rappresentano da questo punto di vista dei begli esempi. L'alta velocità Firenze-Bologna è senza nessun dubbio una priorità, ed è un'opera preziosa anche in termini ambientali. Forse nel mondo ecologista c'è ancora qualche "giapponese" che la vede come un demone, ma ogni ambientalista serio sa perfettamente che completare la nuova linea ferroviaria Napoli-Milano è indispensabile se si vuole veramente, e non soltanto a parole, che più passeggeri e più merci viaggino su ferro e meno su strada per

risparmiare energia, inquinamento, territorio. Ad oggi l'anello mancante della tratta toscana - per il quale mancano i soldi - è il nodo metropolitano di Firenze, attraversamento e stazione; il progetto attuale, che prevede un passante sotterraneo e una nuova stazione dedicata a poche centinaia di metri da Santa Maria Novella, costa un miliardo di euro, ma ci sono altre ipotesi molto più abbordabili, per esempio l'utilizzo di Campo di Marte come proposto a suo tempo dalle Ferrovie, e a questo punto sarebbe bene prenderle in seria considerazione.

La "due mari", cioè il collegamento stradale veloce tra Grosseto e Fano, va completata anch'essa, ma privilegiando l'ammodernamento dei collegamenti esistenti, a cominciare dalla Grosseto-Siena che è ancora quasi tutta a due corsie. E sapendo, però, che non è meno prioritario rendere un po' più moderna ed efficiente la direttrice ferroviaria che dalla costa toscana va verso l'Appennino: oggi spostarsi in treno da Grosseto a Siena e Firenze è un'avventura, di fatto l'auto è l'unico mezzo di trasporto realistico per muoversi tra la Maremma e il capoluogo di regione.

Infine, l'autostrada tirrenica. La posizione di Legambiente è nota: chiediamo da anni che si potenzi l'Aurelia, eliminando gli attraversamenti a

raso e allargandola a quattro corsie dove ancora è a due. Questa sì, davvero, è una priorità, soprattutto per la sicurezza di chi viaggia. Quanto ai modi di finanziamento, per un'Aurelia tutta a due carreggiate e a quattro corsie (come per la stessa "due mari") si possono ipotizzare forme di pedaggio elastico come già ce ne sono in altri Paesi europei: paga solo chi viaggia per tratti medi o lunghi, non paga chi si muove in ambito locale (per esempio: da Capalbio ad Orbetello). Invece una nuova autostrada non è solo troppo costosa per le esigue casse italiane, e anche sbagliata in sé: per il suo impatto paesaggistico (che prevalga il tracciato collinare o quello litoraneo) e perché non farebbe che accentuare ulteriormente il già pesante squilibrio modale a favore della mobilità su strada.

Mi piacerebbe che da settembre la discussione proseguisse su questo piano di merito: valutando e confrontandosi caso per caso, fuori dal doppio paraocchi che guarda alle grandi opere come a totem o a tabù. Se così fosse, la "necessità" legata alla mancanza di fondi per finanziare tutte le infrastrutture promesse, potrebbe persino diventare una "virtù".

**Roberto Della Seta**  
presidente nazionale  
di Legambiente