

FANO-GROSSETO / 1 UN APPELLO PER IL PAESAGGIO ARRIVA ANCHE DAL GIAPPONE

# «Bravi è in ritardo di mezzo secolo»

## “Comitato vecchio tracciato” duro col sindaco di Sant’Angelo in Vado

— ALTA VAL METAURO —

LA FANO-GROSSETO, strada che doveva collegare il Mar Adriatico al Tirreno e unire la valle rischia ora di “spaccarla”, accendendo sempre più polemiche. Sempre più divergenze e posizioni contrastanti rendono teso il clima tra sindaci, politici, comitati e opinione pubblica. Salpore hanno de-stato le parole del primo cittadino di Sant’Angelo in Vado, Settimio Bravi, che auspicava una fine rapida dei lavori sia con il vecchio che con il nuovo tracciato.

PRENDENDO spunto da un giornale locale di quasi 50 anni fa, Bravi attaccava “i buontemponi” contrari all’opera. Rapida e ferma la risposta del movimento “No alle varianti che distruggono la valle del Metauro”: «Bravi è in ritardo di mezzo secolo. Prima firma il documento coi sindaci della Comunità Montana, poi si dichiara per il “si ad ogni costo”. Noi “buontemponi” gli facciamo notare che intanto la società, la viabilità, i modelli di sviluppo e le questioni legate alla E78 sono cambiate radicalmente. Che senso ha “collegare aree di interesse artisti-”



Settimio Bravi, sindaco di Sant’Angelo in Vado con una vecchia edizione de “Il Campanon”

te con la superstrada?».

«TRA I “BUONTEMPONI” citati dal sindaco Bravi — scrive Egidio Spugnini, membro del comitato — rientrano Italia Nostra, il Fai, Vittorio Sgarbi, Vittorio Emiliani, Vezio De Lucia e tanti altri che si sono schierati contro

ne di Urbania intanto, come preannunciato dal sindaco Lucarini, ha prodotto un documento unitario, col quale si schiera compattamente a favore del vecchio tracciato.

«RITENIAMO che sul nostro territorio — si legge nella nota —

quello che negli anni la comunità locale si è scelta attraverso i piani regolatori. Ogni altro tracciato che non partirà da queste scelte della comunità non sarà accettato dal nostro Comune». Secondo il consiglio comunale di Urbania i lavori dovranno passare attraverso una consultazione dei cittadini dell’alta valle del Metauro. La consultazione dei cittadini è un altro tema caldo, invocato a gran voce da tutte le parti in causa ma completamente ignorato dalla politica provinciale e regionale.

INTANTO un altro contributo alla causa del “no” arriva dal Giappone, e porta la firma di Yoshitomi Inokuchi, professore di urbanistica all’università di Kyoto. Inokuchi, che da anni viene in vacanza nelle colline di Mercatello sul Metauro, ha affidato alla rete il suo messaggio: «Io, giapponese, conosco cosa hanno distrutto le autostrade in Giappone. Godevo sempre dei paesaggi della bellissima Italia, primi su tutti i paesaggi dipinti da Piero della Francesca, conservati dal vostro buonsenso. Di cuore vi chiedo di non distruggere per sempre la valle del Metauro». L’italiano forse è un po’ incerto, ma il consiglio è molto chiaro.

FANO GROSSETO / 2 MASSIMO GALUZZI

## «Ci sono i margini per tutelare Mercatello sul Metauro»

di MASSIMO GALUZZI \*

IN QUESTE settimane si discute della possibile realizzazione della Fano-Grosseto. Alcune posizioni, anche se sporadiche e del tutto minoritarie, sembrano rimettere in discussione la stessa utilità di andare avanti con la realizzazione. Nei giorni scorsi, una parlamentare 5 Stelle ha chiesto informazioni al ministro sulla “effettiva utilità dell’opera”, sui costi-benefici e sull’impatto rispetto al paesaggio. Sarebbe interessante capire se la parlamentare, che guarda caso è di Fabriano, ha posto altrettanti quesiti sulla realizzazione della Quadrilatero, che oltretutto è finanziata quasi completamente con risorse pubbliche. Della Due Mari si parla dal 1800. Cinquanta anni fa ripartì l’idea; 25 anni fa iniziarono i lavori nel tratto della Guinza; 20 anni fa si sono interrotti. Provincia, Comuni e Regione, tre anni fa, hanno rilanciato con forza l’obiettivo di porre fine a tale vergogna. Si è cercato di spingere, con ogni mezzo, in questi anni, per il finanziamento diretto da parte dello Stato dei 4 miliardi necessari per finire l’opera. La risposta è stata negativa, da parte di tutti i governi e ministri. Nella crisi economica, le strade e i grandi investimenti si fanno ormai solo con i *project financing*, non con risorse dirette che non ci

sono. La proposta di modifica di tracciato comporterebbe un abbassamento dei costi di realizzazione dell’opera di un miliardo, di cui 200-250 milioni di euro per i tratti di Fermignano-Urbania e Mercatello sul Metauro. Alcuni cittadini, alcuni interventi ed anche i Comuni interessati, chiedono di non apportare variazioni ma di realizzare l’opera sulla base del tracciato previsto nel progetto definitivo, a suo tempo approvato. I margini per individuare una soluzione adeguata per il tratto di Mercatello sul Metauro credo siano abbastanza ampi. Non esiste un progetto di autostrada a 6 corsie ma un progetto a 4. Non esistono viadotti sopra i centri storici. Alcuni interventi hanno indicato come positivo esempio la cosiddetta “bretella” di Urbino. Dopo l’intervento di soggetti che hanno voluto imporre la loro visione, dicendo di volere migliorare le cose, la bretella ha dimezzato la sua funzionalità, ha un maggior impatto ambientale ed è costata il triplo...

\* assessore provinciale ai lavori pubblici

FANO GROSSETO / 3 PATRIZIA TERZONI (M5S)

## «Che studio esiste sui costi-benefici della E78?»

di PATRIZIA TERZONI \*

NON è mia abitudine rispondere alle dichiarazioni dei politici ma in questo caso credo sia doveroso intervenire. Nei giorni scorsi a proposito della E78 ho chiesto al Ministero se sono state valutate l’effettiva utilità dell’opera, se esiste uno studio dei costi-benefici e se è stato preso in considerazione l’impatto che l’opera avrà sul paesaggio. L’assessore a proposito di questo si chiede se le stesse perplessità sono state espresse anche nei confronti della Quadrilatero. Vorrei far presente che il mio, come quello di tutti i parlamentari e consiglieri del Movimento 5 Stelle, è un ruolo di semplice portavoce e questo significa che tutto ciò che in questi mesi ho riportato all’attenzione del ministero dei trasporti e del ministro Lupi in persona sono diretta espressione del territorio e non una personale posizione. Sarebbe interessante invece conoscere la voce di chi, l’assessore, sta rappresentando in questo momento. I miei

colleghi della Provincia stanno facendo un grande lavoro di comunicazione e, dopo aver fatto banchetti e volantini, hanno iniziato a organizzare incontri (il primo a Fermignano) nei quali viene data voce ai cittadini che dopo aver ricevuto una informazione adeguata, hanno la possibilità di esprimere le loro idee e posizioni in proposito. Noi possiamo dire che stiamo ascoltando la voce dei cittadini andando in mezzo a loro e invitandoli a partecipare al dibattito. L’assessore parla di un’opera “strategica del Paese”. Su quali dati si basano queste certezze? Proprio per questo noi abbiamo chiesto analisi dei traffici commerciali e il bilancio costi-benefici, altrimenti di cosa stiamo parlando? Ci piacerebbe sapere da cosa l’assessore tragga le sue considerazioni così positive sull’opera visto che il Ministero ci ha risposto chiaramente che «non risultano pervenuti agli uffici competenti la documentazione utile e imprescindibile per concludere l’istruttoria dello studio di fattibilità presentato da Strabag». Infine il *project financing*, è un sistema dimostratosi ovunque fallimentare. L’esperienza della Quadrilatero che sta distruggendo una intera valle è il primo stimolo che mi ha spinto a interessarmi da vicino alla questione della E78.

\* deputato M5S

