

Lo dice Ermete Realacci, un renziano doc della prim'ora che non può aver certo agito da solo

Rottamata l'autostrada Tirrenica? Dovrebbe collegare Rosignano (Livorno) con Civitavecchia

DI BONIFACIO BORRUSO

Rottamata l'autostrada Tirrenica, quella che, secondo i progetti della Società autostrada toscana-Sat, dovrebbe collegare Rosignano (Livorno) a Civitavecchia (Rm). Un progetto che ormai ha più di 60 anni e che ha suscitato così tante polemiche da poterci scrivere sopra libri interi.

Ora di mandarlo in pensione si incarica un renziano doc come **Ermete Realacci**, deputato democratico. Di qui il verbo leopoldino dell'incipit.

Sabato scorso, parlando a Festambiente, tradizionale kermesse di Legambiente a Rispecchia, nel Grossetano, Realacci ha infatti assestato una mazzata potente alla futura autostrada: «Non ha senso stanziare 270 milioni di euro per un progetto sempre più ideologico e insostenibile. Meglio adeguare l'Aurelia subito», ha detto.

Ora Realacci non è propriamente un peone del partito di Matteo Renzi, è il fondatore di Legambiente e volto storico dell'ecologismo nostrano. Non solo, come detto prima, Realacci è amico di lunga data del premier nonché segretario del Pd. Per intendersi è uno di quella sporca dozzina di parlamentari che ebbe il coraggio di sostenerlo alle primarie del 2012, quando

l'allora sindaco di Firenze osò sfidare **Pier Luigi Bersani**. L'amicizia fra i due risale ai tempi della comune vicinanza con **Francesco Rutelli**, ministro della Cultura del Prodi II. Fu in quel periodo che Realacci coinvolse Renzi, allora giovane presidente di provincia, quella fiorentina, nella sua Fondazione Symbola, ai cui raduni il giovane politico cominciò a non mancare mai. «Ho sempre pensato», ha proseguito Realacci sabato scorso, «che la soluzione migliore per il Corridoio tirrenico sia quella dell'adeguamento dell'Aurelia. Con la crisi che stiamo attraversando, è chiaro che il progetto autostradale di Sat risulta antieconomico e non giustificabile rispetto agli attuali flussi di traffico».

Praticamente un de profundis. Con alcuni dettagli che non sono sfuggiti a molti avversari locali dell'opera infrastrutturale, fra cui alcuni sindaci piddini della costa. Il primo è che Realacci, renzianissimo, non può venire in Toscana e martellare il progetto senza averne parlato col premier. Il secondo è che nello Sblocca Italia, il decreto che farà a partire a settembre alcuni cantieri infrastrutturali fino a oggi al palo per i motivi più diversi, pompando alcuni miliardi nell'economia nazionale, come aveva detto Renzi inaugurando nelle settimane scorse la Brebemi, nello Sblocca Italia, dicevamo, della Tirrenica non c'è traccia.

Così, dopo le lunghe lotte contro il tragitto ini-

ziale, che passava molto più interno rispetto alla linea della Aurelia, si era arrivati alla sovrapposizione dei tracciati, offrendo nuovi argomenti ai tanti comitati locali nati per opporsi all'infrastruttura e raccolti nel «No Sat», vale a dire il costo in termini di pedaggi per i residenti, a cui si pensava di porre rimedio con una serie di esenzioni.

Resta da capire come la prenderà **Enrico Rossi**, presidente piddino toscano, da sempre schierato per l'opera, giudicata necessaria per la regione e il suo sviluppo. «La Tirrenica deve essere costruita», aveva detto a fine aprile lo stesso governatore, «altrimenti anche Piombino viene meno. Il progetto **Matteoli** (da **Altero**, ministro delle Infrastrutture del Berlusconi II, ndr) è stato ridotto da quattro miliardi a due, ce l'hanno spostato sulla variante Aurelia e abbiamo detto che va bene. I permessi li abbiamo rilasciati con attenta valutazione d'impatto ambientale». Insomma, Rossi faceva capire di non poterne più di rinvii e dinieghi. Difficile, ora, che accetti il semplice adeguamento. O, meglio, questa novità metterà a dura prova la sintonia con Renzi di cui fa sfoggio dall'inizio dell'anno, dopo aver ottenuto, pare, rassicurazioni circa la sua rassicurazione nel 2015.

E c'è da capire come la

prenderà la Sat Spa, nel cui capitale sociale ci sono vari pezzi di potere economico in qualche misura riferibili al Pd. A cominciare dal presidente **Antonio Bargo** ne che, dopo tre legislature col Pci e il Pds e importanti sottosegretariati ai Trasporti nel Prodi I e nei due governi di **Massimo D'Alema** successivi, è diventato un manager, secondo un percorso tipico di molti valenti dirigenti di sinistra.

Nella compagine azionaria, infatti, oltre a Autostrade Spa (24,9%) e Vinco Spa, gruppo Caltagirone (24,9%), figurano anche Mps Banca (14,9%) e Holcoa Spa (24,9%), una società creata da alcuni grandi cooperative rosse: Ccc di Bologna, Cmc di Ravenna, Cmb di Carpi (Mo), e Unieco. Eppure, ancora a giugno, anche il viceministro socialista delle Infrastrutture, **Riccardo Nencini**, era intervenuto a Grosseto, assicurando di aver parlato col ministro **Maurizio Lupi**. «È in piedi l'ipotesi di utilizzare il decreto Sblocca Italia per trovare i soldi che mancano al completamento del Corridoio tirrenico», aveva dichiarato.

I finanziamenti potrebbero venir fuori altrove, ma due indizi, l'altolà di Realacci e l'assenza dallo Sblocca Italia, sembrerebbero fare una prova.

—© Riproduzione riservata—



Ermete Realacci

