

La spina dorsale del paese venne giudicata un spreco dall'Unità nel 1964 all'inaugurazione

# Anche l'Autosole era inutile

## La stessa pantomima si sta ripetendo ora con la Torino-Lione

DI PAOLO ANNONI

«**A**bbiamo l'autostrada, ma non sappiamo bene a che serve... è evidente l'impegno di spremere l'economia nazionale nella direzione di una motorizzazione individuale forzata... dimenticando che mancano le strade normali in città e nel resto del Paese». Questa è l'opinione che trovava un lettore dell'*Unità* il 3 ottobre 1964 dopo che il governo Moro inaugurava l'Autostrada del sole. Oggi diremmo che quel governo aveva «sprecato i soldi pubblici» per un'opera faraonica che non serviva. Probabilmente non c'era nessuno perché ci volevano due giorni; quando i due giorni sono diventati ore la storia è cambiata. Sarebbe interessante ricostruire i flussi turistici in Italia o del trasporto merci prima e dopo l'opera. Sarebbe interessante ricostruire gli effetti sulle imprese.

All'apertura dell'autostrada non «si sapeva bene a che serviva»; racchiudere su un foglio excel l'impatto di opere infrastrutturali di questa portata è impossibile perché c'è un mondo prima e dopo e serve una grande dose di lungimiranza e di coraggio per iniziarle e vedere l'impatto di lungo termine. Non si possono fare i «conti della serva» su opere che cambiano il modo di spostarsi di un paese e che cambiano la competitività delle sue imprese; molte opere che oggi vediamo in coda o affollate all'apertura erano vuote. E se proprio vogliono usare i fogli excel bisognerebbe considerare che certe opere vengono usate

cento anni dopo la loro inaugurazione. È il caso di alcuni passi alpini o di alcune linee della metropolitana di Londra.

A proposito di Londra, oggi si sta costruendo un tunnel ferroviario di quasi 120 chilometri per la modica cifra di 20 miliardi di euro che oggi in Italia sarebbe sicuramente ritenuto «inutile». Su alcune tratte si risparmiano «solo 20 minuti o meno»; però si eliminano i ritardi, si incentiva enormemente un mezzo che non inquina e si costruisce una rete che connette una delle maggiori capitali europee agli aeroporti in tempi rapidissimi eliminando ogni contrattempo. Da Milano ci metteremo di meno ad andare a Canary Wharf atterrando a Heathrow che in Liguria o in Romagna in una giornata di traffico. Questo vantaggio competitivo di Londra quanto vale? Quanto vale lo svantaggio competitivo delle imprese italiane se non hanno le stesse possibilità di muovere le merci oppure devono mettere in conto le giornate di traffico, la neve, la pioggia, gli incidenti, ecc. Figuriamoci per i turisti che non dimenticheranno mai il contrattempo nelle due sudatissime settimane di ferie.

Sarebbe anche il caso di chiedersi come mai la Svizzera, la Francia e l'Inghilterra si sono impegnate in questo tipo di opere che in Italia vengono abbandonate in alcuni casi dopo averci speso centinaia di milioni. Perfino nell'America degli aerei e della benzina economica si sta rispolverando l'idea dei treni ad alta velocità (anche

### INDISCREZIONARIO

DI PUCCIO D'ANIELLO

Sarà Massimo Giletti a condurre, con Roberta Morise, la serata conclusiva del premio letterario Caccuri il 10 agosto nell'omonimo borgo della Sila crotonese, in Calabria. Si contenderanno il riconoscimento Ferruccio de Bortoli con Poteri forti (o quasi), Tiziana Ferrario con Orgoglio e pregiudizi e Nicola Gratteri con Fiumi d'oro. Come la ndrangheta investe i soldi della cocaina nell'economia legale. Mattatrice della serata l'imitatrice Gabriella Germani, spalla femminile di Fiorello da Viva Radio2 al varietà Il Rosario della Sera su Radio DeeJay.

\*\*\*

«Come riusci a recuperare san Francesco riuscirò a farlo con san Benedetto»: a dirlo è Antonio Paolucci, già numero uno dei Musei Vaticani e presidente della commissione ministeriale di indirizzo per il restauro della Basilica di Norcia, semidistrutta per il terremoto del 2016. Commissione che ha avviato il suo lavoro con una prima riunione nella città umbra. Paolucci era stato chiamato a guidare anche il recupero della Basilica di Assisi dopo il sisma del 1997, un intervento definito molto più semplice: «Si trattava infatti di consolidare e recuperare gli strappi provocati dal terremoto ma con obiettivi già delineati». Più lungo e

complesso si annuncia il percorso per San Benedetto.

\*\*\*

È la storia di una donna legata a Benito Mussolini: il Museo del Novecento di Milano e il Mart, Museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto, inaugureranno nell'autunno del 2018 un importante progetto espositivo dedicato a Margherita Sarfatti. Scrittrice, giornalista, critica d'arte e promotrice della cultura italiana, è stata una delle maggiori figure di spicco della storia del XX secolo. A Milano e Rovereto le due grandi mostre, autonome e complementari. Sarfatti è stata l'autrice della biografia di Mussolini, Dux.

\*\*\*

A Roma rivivono le Terme di Diocleziano, con una visita immersiva in 3D tra i resti del grande impianto d'età imperiale come ci appare oggi e come appariva ai romani del IV secolo d.C.: il Museo Nazionale Romano, diretto da Daniela Porro, si dota per la sede delle Terme di Diocleziano di appositi visori. La fedeltà ricostruttiva complesso termale dedicato a Diocleziano e inaugurato nel 306 d.C. è basata su accurati studi condotti sul monumento. L'audio-video-guida è stata realizzata dal Museo Nazionale Romano con il Consiglio nazionale delle ricerche in collaborazione con Electa e Coopculture.

in Texas...). Non si decide pro o contro la Tav, che in Francia stanno facendo, con una calcolatrice; si decide immaginando se l'Italia vuole essere dentro o fuori certe reti di merci e turisti e avere le stesse chance degli altri. Pensiamo solo, a proposito di turismo, cosa voglia dire proporre un pacchetto in cui si atterra a Roma e in tre ore si può andare a Milano o al

mare in Calabria.

Se il Movimento cinque stelle tiene ai soldi degli italiani scopercchi piuttosto il pentolone dei concessionari autostradali a cui sono stati garantiti rendimenti in doppia cifra per un monopolio pubblico, senza rischio, persino negli anni dei tassi a zero oppure faccia partire le gare evitando regali. Qualcuno avrà visto

gli incrementi medi in alcune tratte autostradali negli ultimi dieci anni o le acquisizioni transfrontaliere a botte di miliardi di euro... Se invece si finirà con le opere autostradali finanziate dai concessionari con rendimenti da leccarsi i baffi e la Tav morta e sepolta l'unico sentimento sarà la delusione.

Il Sussidiario.net

IGOR GELARDA, AGENTE DI POLIZIA DI PALERMO, HA LASCIATO IL MOVIMENTO PER ADERIRE ALLA LEGA

## Salvini strappa un consigliere ex M5s a Di Maio

Il Carroccio l'ha avvicinato dopo la rottura con i grillini sull'accoglienza

DI FILIPPO MERLI

Un poliziotto del M5s per la Lega. Igor Gelarda, agente di 44 anni e consigliere comunale di Palermo, ha lasciato i pentastellati per salire sul Carroccio. Dopo incomprensioni, polemiche e dissidi interni al gruppo consigliere dei grillini, che l'avevano portato a dichiararsi indipendente e ad approdare al Misto, Gelarda ha aderito al partito di Matteo Salvini, che in Sicilia si rinforza con un ex esponente del suo alleato di governo.

Nel 2017, Gelarda aveva partecipato alle comunali per la candidatura col M5s alle amministrative di Palermo. Sconfitto da Ugo Forello, a sua volta superato dal sindaco uscente in quota Pd, Leoluca Orlando, aveva comunque trovato posto in consiglio, con lo stesso Forello nel ruolo di capogruppo del Movimento. I problemi, tra

i banchi del M5s, sono iniziati alcune settimane fa. In particolare, Gelarda e Forello si sono scontrati su un hotspot per i migranti che potrebbe sorgere nel quartiere Zen di Palermo. Entrambi erano e sono tutt'ora contrari al progetto, ma per ragioni diverse: Forello ne fa una questione di violazione dei diritti umani, mentre i richiedenti asilo, per Gelarda, non devono semplicemente essere ospitati.

Una politica filogovernativa e ancor più salviniana che Forello, sul tema dei profughi, non ha apprezzato. La rottura definitiva è arrivata sulla vicenda della nave Aquarius e, più in generale, sulle Ong. Gelarda ha condiviso le parole del leader del M5s siciliano, Giancarlo Cancellieri, che ha sposato la linea di Salvini sulla chiusura dei porti italiani. Forello, invece, ha invitato i due a non «cadere nel tranello leghista».

All'inizio di luglio, Gelarda è usci-

to dal gruppo del M5s e si è dichiarato indipendente. Pur restando iscritto al movimento di Luigi Di Maio, è traslocato nel Gruppo misto. Sino alla scorsa settimana, quando il consigliere d'opposizione ha svelato di essere stato contattato dal sottosegretario agli Interni e commissario della Lega siciliana, Stefano Candiani. Mentre Forello invitava il M5s a non cadere nel tranello della Lega, Gelarda ha sposato la causa di Salvini. Meno giallo e più verde.

«Dopo un anno di incomprensioni e frizioni col Movimento 5 stelle di Palermo, a mio parere troppo distante dalle istanze della base, degli elettori e del programma, e dopo aver inviato numerose segnalazioni a Roma, Milano e Palermo, speravo che questo attirasse l'attenzione e soprattutto l'azione del Movimento 5 stelle regionale e nazionale sul problema Palermo», ha scritto Gelarda su Facebook.

«Questo non è avvenuto. Sono stato invece, e con mia sorpresa, immediatamente contattato da Stefano Candiani, persona di fiducia del ministro Salvini, che mi ha rappresentato l'intenzione da parte della Lega di avviare un progetto nuovo per Palermo e per la Sicilia, che parta dalle vere esigenze della nostra terra. Accettando di entrare nella Lega, col ruolo che mi è stato dato, sarò tra quelli che avranno la possibilità di indicare la linea politica sul nostro territorio».

«In ragione di questo», ha sottolineato Gelarda, «in maniera sofferta ho deciso di prendere atto che il Movimento, a Palermo e in Sicilia, appare oggi sempre più un circolo elitario e autoreferenziale, lontano dalla sua stessa base e dagli elettori. Continuerò le mie battaglie avendo nella Lega il mio riferimento politico nazionale».

© Riproduzione riservata