

Lo sperpero autostrade

di ANTONIO CEDERNA

DUE-TREMILA miliardi saranno forse necessari per rimettere in sesto la Valtellina e non si sa quanti altri ne occorreranno per riparare i danni delle alluvioni nel resto dell'Italia del nord. Sono questi i costi di una politica imprevedibile che ci ha portato a considerare il territorio, anziché una risorsa scarsa, limitata, preziosa, un corpo vile da manomettere impunemente, da cementificare, a sfaltare, impermeabilizzare; mai come uno spazio domandarsi se è ragionevole insistere su questa strada senza avvenire, e se elementari considerazioni di politica economica non ci impongono scelte del tutto diverse, per puntare su investimenti che abbiano per oggetto elementari condizioni di sicurezza fisica per il paese e garantiscano la pubblica incolumità.

C'è allora da chiedersi se ha senso continuare a investire decine di migliaia di miliardi in infrastrutture stradali, a ulteriore compromissione di un suolo fragile che rischia la saturazione. Con la legge finanziaria sono disponibili e subito spendibili oltre 14.000 miliardi in quattro anni per la grande viabilità: il piano stralcio dell'Anas prevede 1.824 chilometri di nuove autostrade per un costo complessivo di 36.762 miliardi. Il caso più clamoroso in discussione è il progetto di autostrada tirrenica, l'A-12 Livorno-Civitavecchia: chilometri 235, spesa prevista 5.000 miliardi (22 circa al chilometro); il tracciato di massima è all'esame della Regione Toscana.

E' un'autostrada che appare assurda sotto tutti gli aspetti. Infatti essa non sarebbe che un'addizione alla Variante Aurelia, cioè della nuova superstrada a quattro corsie da cinque anni in avanzato corso di costruzione: è finanziata per la quasi totalità, un terzo del tracciato è già stato completato, il resto è appaltato e in corso; mancano solo una trentina di chilometri, in un paio d'anni potrebbe essere completata. Si facesse anche l'autostrada, lo spreco sarebbe inaudito. Tra Livorno e Civitavecchia avremmo un fascio di dieci corsie: due della vecchia Aurelia, quattro dell'Aurelia nuova, quattro dell'autostrada. La quale, ma questo non interessa gli spiriti forti, taglierebbe in due il parco S. Rossore-Migliarino, asfalterebbe 600 ettari di fascia collinare e pianeggiante a ridosso della linea di costa, devastando la Maremma, ambiente storico, naturale e forestale. Un appello perché l'inutile scempio sia evitato è stato rivolto ieri alle pubbliche amministrazioni, in un convegno a Grosseto, dalle associazioni ambientaliste toscane, Lega Ambiente, Wwf, Italia Nostra, Lega per la protezione degli uccelli.

ALTRA follia in progetto la famigerata «camionale», raddoppio dell'autostrada del Sole tra Bologna e Firenze: 2-3.000 miliardi per cinquanta chilometri, da riservare al Tir. Gli esperti della commissione nominata dal ministero dell'Ambiente hanno rilevato gravi errori, imprecisioni e carenze nella progettazione per quanto riguarda la sicurezza, gli aspetti geologici, idrologici eccetera: fessimo un paese serio, di camionale non si dovrebbe più sentire parlare. Altri 1.500 miliardi se ne dovrebbero andare per l'autostrada Aosta-Courmayeur, che sfascia quanto resta della valle (con in prospettiva il raddoppio del tunnel sotto il Monte Bianco).

Il blocco delle autostrade, imposto nel '75, ha dunque ceduto a una ripresa in grande stile, grazie alla legge 531 del 1982 (piano decennale per la viabilità di grande comunicazione) approvata dai maggiori partiti. Le società concessionarie più in crisi sono state girate alla Società Autostrade dell'Iri, e nel gennaio dell'86 fu deciso di elargire alle concessionarie un contributo statale a fondo perduto del 68 per cento sulle spese di costruzione (circa 22.000 miliardi dei 36.000 dello stralcio attuativo dell'Anas). Una decisione scandalosa, osserva il nostro maggior esperto di economia dei trasporti, Guglielmo Zambrini, che esenta da qualsiasi responsabilità e rischio le società concessionarie.

L'anticonomicità di questi spropositati investimenti in autostrade è evidente, se appena consideriamo che essi non fanno che incentivare il trasporto merci su gomma, il più energivoro e il più inquinante: e quindi colano a picco quello che dovrebbe essere l'impegno maggiore, il potenziamento della ferrovia e del trasporto per mare (oggi appena l'undici per cento delle merci viaggiano su rotaia). Quanto all'occupazione, un posto di lavoro nella costruzione di autostrade costa duecento milioni all'anno, tre-quattro volte il costo di un posto di lavoro in qualunque opera volta al risanamento del suolo, alla prevenzione, alla tutela ambientale, al rimboscimento, eccetera.

CI SONO problemi di limite e di compatibilità che non possono essere superati. In Italia il parco macchine è sproporzionato allo spazio e ai costi sociali indotti: come osserva un altro esperto, Giuliano Cannata, abbiamo una densità veicolare maggiore di quella del Giappone e, se rapportata al reddito, superiore di una volta e mezzo a quella di qualunque altro paese industrializzato. E già la nostra rete stradale, coi suoi 320.000 chilometri di strade extraurbane, è oggi la più fitta del mondo (un chilometro e mezzo per chilometro quadrato). E la domanda di traffico, quando non paga i suoi costi (il trasporto merci non arriva a pagarne il quaranta per cento), è per sua natura infinita.

A ridurre l'eccessiva mobilità altri paesi hanno provveduto con interventi razionalizzatori (negli Stati Uniti il limite di velocità a 88 chilometri l'ora, in Germania lo scaglionamento delle ferie per regione, eccetera); da noi basterebbe raddoppiare gli agenti della stradale, e con 140 miliardi l'anno (l'equivalente del costo medio di quattro-cinque chilometri di autostrada) si risolverebbero molti problemi e si ridurrebbero gli incidenti. Ma è tutta la nostra politica degli investimenti che va rivista: nell'ormai permanente emergenza ambientale, occorre battersi per uno sviluppo fatto di servizi piuttosto che di infrastrutture e di beni. Su questo dovrà vertere il dibattito sulla legge finanziaria. Per evitare altro sperpero di denaro pubblico.