

-IV-

Le nemiche autostrade

di ANTONIO CEDERNA

NEL DIBATTITO sulla legge finanziaria, prima, durante e dopo la crisi, alla ricerca di qualche migliaio di miliardi per contenere il disavanzo pubblico, a tutto si è pensato fuor che a tagliare le spese inutili in quei settori in cui maggiore è lo spreco di pubblico denaro. Nessuno ha infatti seriamente pensato di prelevare i miliardi necessari da quel serbatoio senza fondo che sono gli smisurati investimenti previsti per la grande viabilità, per le autostrade: il che sarebbe un'iniziativa dettata dal semplice buon senso economico. Ma le autostrade, si sa, per qualche nostra radicata malformazione mentale, sono tabù.

Dalla lettura dei documenti Anas a disposizione risulta che per il potenziamento delle autostrade esistenti e la costruzione di nuove (per 1.884 chilometri, da aggiungere ai 6.000 esistenti) è prevista nel decennio '87-'96 una spesa di 36.000 miliardi, con un grazioso contributo dello Stato alle società Concessionarie del 68 per cento, pari a 22.000 miliardi. Ma è una cifra sottostimata, perché più avanti si legge che il fabbisogno è di 41.000 miliardi, e il contributo dello Stato di 27.000. In totale, nel decennio, comprendendo oltre le autostrade in concessione anche le erogazioni per la viabilità statale, si arriva alla somma astronomica di 70.000 miliardi: poco meno, abbiamo letto una volta, di quello che costano le guerre stellari di Reagan.

Di quei 36 o 41.000 miliardi per autostrade un terzo è già in corso di spesa: 7.200 del programma triennale Anas '85-'87 autorizzati da una legge dell'85 più 6.700 assegnati all'Anas dalla legge finanziaria dell'anno scorso per il triennio '87-'90. Ma al conto deve essere aggiunto l'indebito regalo di 15.000 miliardi alla Società Autostrade, grazie alla proroga di quindici anni della concessione fino all'anno 2018. Tra le autostrade in progetto alcune sono particolarmente inutili e devastatrici.

Sono l'Aosta-Courmayeur (46 chilometri, costo 1.300 miliardi) che sfascia quanto resta della valle, con in prospettiva il raddoppio del tunnel del Monte Bianco. La «camionale», cioè il raddoppio dell'autostrada del sole nel tratto appenninico da riservare ai Tir (51 chilometri, poco meno di 3.000 miliardi), il cui progetto è stato duramente criticato da una commissione nominata dal ministero dell'Ambiente. L'autostrada tirrenica A12 Livorno-Civitavecchia (235 chilometri, 5.000 miliardi, 20 miliardi al chilometro), che altro non sarebbe che un assurdo doppione della «variante Aurelia», cioè della nuova superstrada a quattro corsie in parte già realizzata in parte in avanzato corso di realizzazione: mancano solo 13 chilometri a sud di Livorno, per un costo di 200 miliardi, un venticinquesimo del costo dell'autostrada.

L'ASSURDITA' economica, ambientale, territoriale di queste e di altre autostrade sta oltretutto nel fatto che esse non fanno che incrementare sempre più il trasporto merci su gomma, colando a picco qualunque pur sbandierato proposito di favorire la ferrovia e il cabotaggio. Il gasolio costa meno della metà della benzina: già oggi, a differenza di ogni altro paese europeo, su strada viaggia l'80 per cento delle merci, con un incremento da oggi al Duemila previsto in misura del 40 per cento. Col bel risultato, fragli altri, che alla fine del secolo avremo un italiano su sei camionista (oggi siamo a uno su quindici, donne comprese). Quanto agli incidenti mortali sulla Bologna-Firenze, che secondo il partito della doppia carreggiata giustificerebbero la costruzione della camionale, il nostro maggior esperto di politica dei trasporti, Guglielmo Zambrini, osserva che essi sono la metà di quelli che si verificano sulla Bologna-Milano a tre corsie (più veloce è il traffico, maggiore è il rischio).

E tuttavia la levata di scudi delle persone ragionevoli, delle associazioni, degli ambientalisti non è stata invano, e qualcosa sta cambiando. La camionale è duramente osteggiata dalla federazione comunista di Firenze, e la regione Emilia-Romagna è venuta a ben più miti consigli (non parla più di raddoppio dell'autostrada né di tracciato speciale per i Tir); si vanno assottigliando sempre più anche i sostenitori dell'autostrada tirrenica, ma c'è chi propone un percorso misto autostrada-superstrada (che sarebbe però una trappola, dal momento che di autostrada non si deve più parlare).

Nella discussione sulla legge finanziaria ci si dovrà dunque battere (e la sinistra indipendente sta preparando gli emendamenti) per definanziare drasticamente gli sprechi autostradali, stornando i fondi ad essi destinati verso più utili impieghi (espropri di aree per il demanio naturalistico, rimboscimento, restauro ambientale, contributi alle regioni che adottano i piani paesistici, potenziamento dei servizi tecnici di Stato eccetera). Perché, di fronte alle spese smisurate per le autostrade, stanno le somme irrisorie per le cose serie.

SOLO qualche esempio. Nel bilancio del ministero dei Beni culturali sono stanziati per «acquisizione o esproprio di immobili archeologici e monumentali» 9 miliardi (meno del costo di mezzo chilometro di autostrada); per l'Istituto centrale del restauro appena un miliardo e mezzo, e quasi altrettanto per l'Istituto del Catalogo. Quanto ai servizi tecnici dello Stato dai quali dovrebbe dipendere la pubblica incolumità (idrografico, mareografico, dighe e sismico) nel bilancio del ministero dei Lavori pubblici sono stanziati 40 miliardi, il costo di due chilometri di autostrada. (Ci sono poi da utilizzare a fin di bene i 3.500 miliardi che troviamo stanziati per Napoli a integrazione della legge post-terremoto, per la costruzione di una ragnatela di strade e superstrade che soffocheranno l'area napoletana e nulla hanno a che fare coi suoi problemi di riqualificazione e risanamento). Nel 1975 fu approvata la legge 492 che bloccava la costruzione delle autostrade per i loro «costi proibitivi», per la nessuna valutazione della loro «convenienza economica», oltre che per le migliaia di miliardi di debiti accumulati dalle società concessionarie. Ecco una legge da riproporre oggi.