

Viva l'Austria nemica dei Tir

di ANTONIO CEDERNA

LA FINE del blocco stradale al Brennero lascia irrisolti tutti i problemi che l'hanno provocato: problemi che sono il risultato degli errori della nostra politica dei trasporti, massimamente fra tutti l'aver favorito sconsideratamente il trasporto merci su gomma, e quindi l'aver sacrificato al culto della doppia carreggiata autostradale, colando a picco i pur sbandierati propositi di potenziare ferrovia e cabotaggio. Cosa per cui nessuno deve meravigliarsi se la quota di merci trasportata su strada negli ultimi vent'anni è aumentata del 130 per cento, mentre quella su rotaia solo dell'1,8.

A questo si è arrivati grazie agli spropositati stanziamenti per la grande viabilità negli ultimi dieci anni: circa 19.000 miliardi, per la costruzione di 1884 chilometri di nuove autostrade. Anzi, il piano decennale dell'Anas '87-'96 prevede una spesa di addirittura 36-41.000 miliardi, con il grazioso contributo statale alle società concessionarie del 68 per cento (pari a 22.27.000 miliardi). Quali che siano le somme effettivamente impegnate, sono le intenzioni che vanno condannate perché espressione di una volontà tenace quanto viziosa. Come è possibile deplorare il comportamento della minacciosa corporazione degli autotrasportatori, quando abbiamo fatto di tutto per favorirli? C'è solo da sperare nella fermezza degli austriaci, gente seria che antepone al traffico la qualità della vita, la salute pubblica, il silenzio, la tutela di ambiente, boschi e paesaggio.

A noi invece premono di più gli interessi delle lobby delle costruzioni e del cemento (di cui siamo i maggiori produttori-consumatori, il doppio, il triplo di Stati Uniti e Unione Sovietica), e gli interessi delle duecentomila imprese di autotrasportatori: il prezzo del gasolio è il più basso del mondo, e poco ci importa che i camion scarichino sulla collettività i costi dell'inquinamento e della costruzione-manutenzione delle strade. E poco ci importa che il 20 per cento del prezzo finale della media dei nostri prodotti sia rappresentato dai costi del trasporto: un vero record, scrive Giuliano Cannata, in gran parte dovuto a quell'altra piaga che è l'urbanizzazione indiscriminata, la disseminazione su tutto il territorio di industrie, magazzini, capannoni eccetera, che crea una domanda artificiale di mobilità, mentre il trasporto ferroviario presuppone e favorisce (come in Francia, Germania, Inghilterra) la concentrazione urbana.

NÉ ci interessano altre e non meno gravi conseguenze: che agli scappamenti si debba il 25-30 per cento dell'effetto serra e almeno la metà delle piogge acide, e che, come si legge in un documento della Lega Ambiente, un microgrammo di particolato carbonioso da diesel per metro cubo d'aria produce sei nuovi tumori al polmone all'anno per milione di abitanti (e ci sono «corridoi» di traffico in Italia che hanno anche 14 microgrammi per metro cubo). Stiamo allegri: il piano generale dei trasporti di quattro anni fa (cui hanno collaborato, ahimé, anche le sinistre) prevede nel Duemila un aumento del quaranta per cento del traffico merci su strada: il che vuol dire che nel Duemila uno su cinque degli italiani attivi, compresi donne e laureati, farà il camionista!

E nonostante tutto ciò, nonostante che la nostra sia già la più fitta rete stradale del mondo (chilometri 1,7 di strada per ogni chilometro quadrato di territorio), la fissazione autostradale non accenna a diminuire. C'è in progetto la camionale («eufemisticamente detta «variante di valico»), mille-duemila miliardi per i Tir tra Bologna e Firenze (mentre non si completa l'E 45 che li potrebbe dirottare altrove), C'è l'autostrada che sfascia la Valle d'Aosta, 46 chilometri, mille miliardi (prezzi '84) che comporterà il raddoppio del tunnel del Monte Bianco (costo imprecisato), fortemente voluta dalla più ricca regione d'Italia che incamera i nove decimi dell'iva da importazione (2.000 Tir al giorno); progetti esecutivi approvati, molti lotti appaltati, ricorso al Tar delle associazioni, parere sostanzialmente negativo del ministro dell'Ambiente (nessuno prende in considerazione lo studio di fattibilità per il collegamento ferroviario Aosta-Martigny).

E ancora, nei voti di assessori e presidenti di regioni e di tanta altra brava gente, c'è l'autostrada tirrenica Civitavecchia-Livorno, 235 chilometri, 6.000 miliardi: che altro non sarebbe che l'assurdo doppione della Nuova Aurelia, spaziosa superstrada in avanzatissimo corso di realizzazione. Se si facesse (già è stato approvato il primo tratto, Pisa Sud-Cecina, 45 chilometri, 1.000 miliardi) tra Livorno e Civitavecchia avremmo uno snuocato e devastante fascio stradale di dieci corsie: due della vecchia Aurelia, quattro della nuova e altrettante dell'autostrada. Pura follia. Com'è lontano il tempo (1975) quando fu approvata la legge che bloccava la costruzione di nuove autostrade per i loro «costi proibitivi» e la nessuna «convenienza economica».

Oggi paghiamo dunque il fio di una politica insensata, e non resta che confidare nella fermezza degli austriaci, che hanno stabilito che entro il 1995 tutti i Tir che attraversano dovranno essere caricati su treni-navette: e quindi confidare che anche da noi ci si decida a prepararci per il trasporto combinato strada-ferrovia. E invece ecco che si risente parlare di investimenti smisurati per l'Alta Velocità che solo Dio sa cosa c'entri col problema del trasporto merci, per il quale si rischia di spianare il bel paese come una tavola da biliardo.