

*Pioggia di miliardi alle concessionarie*

# Il Tir re d'Italia sono in arrivo nuove autostrade

di ANTONIO CEDERNA

DOPO qualche anno di pausa più apparente che reale riprendono le grandi manovre per rilanciare un'indiscriminata proliferazione autostradale. Mentre l'Emilia-Romagna decide la costruzione della camionabile Bologna-Firenze, pudicamente detta «variante di valico» (pare sia il prezzo da pagare alla presidenza socialista della giunta regionale), la Toscana dà il suo benevolo assenso alla costruzione di un tratto dell'autostrada tirrenica (Grosseto-Civitavecchia). In entrambi i casi si favorisce sempre più il trasporto su gomma (cinque volte quello su rotaia, e aumentato del 38 per cento negli ultimi anni), che inquina, dissesta e uccide: e si cola a picco ogni pur sbandierato proposito di potenziare ferrovia e cabotaggio; con l'autostrada tirrenica si sperano migliaia di miliardi per un assurdo doppione della nuova Aurelia, e si sfascia irreparabilmente il territorio della Maremma.

In contemporanea a queste due deprecabili iniziative è cominciata alla commissione Ambiente della Camera la discussione su un deleterio provvedimento che ricalca un disegno di legge del ministro dei Lavori Pubblici Giovanni Prandini, noto anche per aver cacciato i migliori fra i suoi funzionari, primo dei quali il direttore generale del Coordinamento territoriale, Vezio De Lucia. Un disegno di legge che era rimasto per un po' nei cassetti, e dal quale lo stesso presidente Andreotti aveva preso le distanze, definendo Prandini un ministro «con qualche propensione allo stravolgimento della spesa pubblica»: ma che poi è stato approvato dal Consiglio dei ministri, e ora giace al Senato.

In breve, il provvedimento all'esame della commissione Ambiente ricalca il disegno di legge Prandini, in particolare accorda una nuova proroga alle società concessionarie. Una prima proroga fino all'anno 2018 era stata accordata nell'82, ed era un regalo di 15.000 miliardi in lire di allora: adesso la proroga viene estesa all'anno 2030, con relativo contributo statale a fondo perduto del 70 per cento, un altro regalo alle concessionarie di 24.000 miliardi in lire attuali. Inoltre si consente all'Anas di diventare azionista di minoranza delle so-

cietà concessionarie, in deroga al codice civile, così che quello che dovrebbe essere il controllato diventa socio del controllato. Si impegnano le future leggi finanziarie a non ridurre i fondi dell'Anas, si precostituiscono condizioni di favore per un settore dei trasporti, indipendentemente da ogni altro, ferrovie comprese. Infine, sull'esempio delle procedure sommarie adottate per i Mondiali e poi per le Colombiadi, ogni progetto autostradale costituirà variante ai piani regolatori, territoriali, paesistici, sottratto a ogni valutazione di compatibilità ambientale.

Questo e altro ancora è stato denunciato ieri in una conferenza stampa dei verdi Anna Donati e Edo Ronchi, mettendo in guardia la commissione della Camera dall'approvare, a fine estiva aiutando, un provvedimento che suona a martello per ogni ragionevole forma di programmazione economica e territoriale; e che conferma invece, per la pressione della lobby autostradista, deregulation urbanistica e saccheggio ambientale.

Alla conferenza stampa è stata distribuita una memoria del nostro maggiore esperto in economia e ingegneria dei trasporti, Guglielmo Zambrini. Le società concessionarie, è scritto, rappresentano l'arroganza del potere: nate per essere a termine diventano sostanzialmente, perenni, diventano società a «irresponsabilità illimitata», e possono eludere i controlli della finanza pubblica, mentre le ferrovie sono sempre soggette alle strette e alle manovre della legge finanziaria. Quanto all'aumento delle tariffe previsto dal provvedimento sarebbe un'operazione opportuna se non venisse condotta solo nell'interesse delle società concessionarie: è all'autotrasporto che vanno fatti pagare i costi reali dei danni. Un autotreno paga un pedaggio di due vetture, consuma la pavimentazione, ingombra l'autostrada come seicentotto auto, distrugge le pile e le fondazioni dei viadotti. Senza contare che «gli introiti delle autostrade, dell'ordine forse dei 4.000 miliardi, sono poca cosa di fronte ai 35-40.000 miliardi dell'imposta sul carburante, così che basterebbe aumentarla del 10 per cento per venire in pari».