

## Per gli sprechi i soldi si trovano

ANTONIO CEDERNA

**N**ei convulsi dibattiti che accompagnano ogni anno la legge finanziaria, mai che si levi la voce di qualche politico eminente o di qualche avveduto economista a proporre la drastica riduzione delle spese più rovinose ed inutili: quelle per le cosiddette «grandi opere», a cominciare dalle autostrade. Si vede che da noi, quale che sia il livello culturale e politico, il culto della doppia carreggiata è tabù, e chi lo mette in discussione è un nemico del progresso.

Dal 1982 abbiamo un «piano decennale per la grande viabilità» che, a dispetto del salutare blocco disposto nel 1975 per elementari ragioni finanziarie, prevede una spesa di oltre 60.000 miliardi (in lire di allora), da attuarsi per piani triennali. Nonostante l'ostentata angoscia per le voragini della nostra finanza pubblica, nel marzo scorso la commissione Ambiente e territorio della Camera ha espresso parere favorevole, a maggioranza, al piano triennale dell'Anas 1991-1993: che prevede una spesa di 24.000 miliardi, per opere in buona parte non comprese nel piano decennale, e senza una verifica seria né un rendiconto finanziario di quanto fin qui progettato e realizzato; col consueto grazioso contributo a fondo perduto dello Stato alle società concessionarie, pari al 68 per cento dei costi.

Questo piano triennale è un interminabile elenco di raccordi, prolungamenti, varianti, complanari, trafori, pedemontane (lombarde, appenniniche, venete) e autostrade per oltre mille chilometri (quattro interessano Brescia, patria del ministro dei Lavori pubblici Prandini): il tutto al di fuori di qualunque elementare principio di pianificazione territoriale e compatibilità ambientale. Un convegno promosso dai Verdi alla fine di marzo, con l'apporto dei maggiori esperti in tema di economia dei trasporti, non è caduto nel vuoto, tanto che il ministro dell'Ambiente Ruffolo ha bloccato quel «piano» perché composto in gran parte di opere inutili e senza indicazione di priorità, «in un contesto di approssimazione, superficialità e discrezionalità»; e lo stesso presidente del Consiglio (per il quale il ministro Prandini «ha una strana idea delle compatibilità del bilancio dello Stato») ha bloccato la previsione di nuove opere perché non hanno avuto il parere del ministro dell'Ambiente.

Non importa che di quei 24.000 miliardi solo otto siano disponibili: il grave è che a questi lumi di luna si pretenda ancora di continuare nella congenita, perversa, inestirpabile propensione allo spreco stradale e autostradale, per l'indiscriminata cementificazione e asfaltatura di quel bene scarso e irripetibile che è il territorio: allo scopo di incrementare all'infinito il trasporto su gomma di uomini e merci, con tanti saluti ai pur talvolta sbandierati propositi di potenziare ferrovia e cabotaggio.

**M**a non basta, le vie dello spreco stradale sono infinite. Dopo i 3.500 miliardi per i Mondiali di calcio (2.384 a carico dello Stato, il resto alle concessionarie dallo Stato beneficate), adesso stiamo buttando 5.600 miliardi per le Colombiane (o Colombiadi) del '92, cinquecentenario della scoperta dell'America, per un terzo affidati a trattativa privata a concessionarie privilegiate. Un vero scandalo (denunciato da ben 49 interrogazioni firmate da una trentina di deputati, oltre che dall'opposizione, anche della maggioranza): la scoperta dell'America non è che un pretesto per un'interminabile congerie di opere stradali in ben cinque regioni (oltre alla Liguria, Piemonte, Lombardia, Toscana e perfino Emilia-Romagna): mentre per i lavori realmente connessi con la manifestazione genovese (area espositiva del porto antico e centro storico) i miliardi sono poco meno di ottocento.

Tutto in barba al monito della Corte dei conti, che aveva raccomandato un elenco di opere «limitato e rigoroso». C'è infatti da chiedersi cos'abbiano a che fare con Cristoforo Colombo la dogana di Segrate, la Soncino-Orzinovi (sempre nel Bresciano), le stazioni di servizio sulla Bologna-Bari; gli interventi stradali e le tangenziali di Lucca, Voghera, Pavia, Piacenza, Verona eccetera, e altre innumerevoli opere di cui nessuno ha mai verificato una qualche utilità.

È insomma la scelta dell'inutile e del superfluo, mentre si trascura la manutenzione (per la quale l'Anas prevede una spesa di oltre tremila miliardi); e mentre da decenni si tarda a completare le opere utili, come l'ultimo tratto della E 46 (Orte-Cesena) necessaria se non altro come alternativa al traffico pesante, oggi concentrato tutto su Firenze; o come il completamento della nuova Aurelia da Livorno a Grosseto, contro la quale tornano alla carica i malintenzionati sostenitori della nuova autostrada A12 (Livorno-Civitavecchia) che pure è stata bocciata dal ministero dell'Ambiente: un vergognoso devastante doppione (per altri 3-4.000 miliardi) di quella che sarà la nuova Aurelia. E già è in avanzata costruzione il tratto Pisa-Cecina (quaranta chilometri, mille miliardi), che oltretutto taglia in due il parco regionale Migliarino-San Rossore.

Così l'Italia continua ad aggravare e peggiorare il suo sistema «monomodale», con l'85 per cento di persone e merci che viaggiano su gomma: quanto alle merci, il doppio di quanto si registra negli altri paesi europei; con un'incidenza del petrolio superiore al 97 per cento del totale costo energetico per i trasporti. E la legge finanziaria in discussione, tra stanziamenti della precedente e stanziamenti nuovi, assegna all'Anas 12.600 miliardi per il triennio '92-'94. Un'ulteriore riprova che da noi i soldi si trovano sempre quando si tratta di impiegarli a sproposito.