

Chi paga l'orgia delle autostrade

Il sistema delle concessioni minaccia di tradursi in un onere enorme per la comunità. Occorre bloccare tutti i finanziamenti destinati a queste opere

Straordinario. Proprio mentre il «piano di emergenza» per l'economia italiana ha escluso nuovi investimenti per autostrade, sono cominciati i lavori per la costruzione del traforo autostradale del Fréjus, di 12,8 chilometri. Secondo le stime del nostro maggior esperto in politica dei trasporti, Guglielmo Zambrini, la spesa sarà di 8 miliardi al chilometro, per un totale di cento miliardi, cinquanta per la parte italiana. Ma il traforo si trascina dietro la costruzione dell'autostrada Torino-Bardonecchia, 66 chilometri a tre miliardi il chilometro, per una spesa di 200 miliardi. Così, nonostante la crisi economica ed energetica, il nostro Paese continua spensierato nello spreco delle sue scarse risorse per la realizzazione di infrastrutture superflue. Si è invocato dagli interessati un vecchio accordo bilaterale tra Italia e Francia: ma si fa notare dalle persone ragionevoli che un ben più solenne accordo tra Francia e Gran Bretagna non ha impedito a quest'ultima (Paese serio) di accantonare il progetto di tunnel sotto la Manica.

Il fatto si presenta in tutta la sua assurdità non appena pensiamo alla situazione di bancarotta in cui si trovano le società concessionarie private che hanno costruito oltre un terzo dei 5.176 chilometri delle nostre autostrade, massima opera del regime in quest'ultimo ventennio. Afflitte da una situazione gravemente deficitaria, esse insistono per ottenere aumenti di pedaggi, sgravi fiscali, nuovi fondi dallo Stato: e non vogliono più pagare le rate di ammortamento dei mutui ottenuti ai tempi delle vacche grasse dalle banche, le quali a loro volta si rifanno sospendendo l'erogazione di nuovi mutui necessari al completamento delle opere o a coprire le perdite. Va in crisi così, com'è giusto e com'era facilmente prevedibile, il sistema stesso delle concessioni: mediante il quale numerose società private sono state autorizzate a costruire autostrade inutili, contraendo debiti con garanzia dello Stato, in nome del-

**5.176 chilometri d'autostrade:
un deficit di 2.300 miliardi**



l'«efficienza aziendale» e sbandierando il «nessun onere per la collettività».

In realtà, come ha dichiarato recentemente il presidente dell'Automobile club, si è introdotto nel nostro ordinamento un genere singolare di attività imprenditoriale, «in nome e per conto dei privati, ma a totale rischio dello Stato». Il sistema delle concessioni non ha fatto che favorire la proliferazione di autostrade elettorali e clientelari, coinvolgendo istituti di credito ed enti locali, con l'appoggio delle centrali di sottogoverno democristiane, come scrive l'esperto del partito socialista Marcello Vittorini: il lucro delle società concessionarie si è concentrato nella fase di progettazione e costruzione, il fallimento è venuto con la gestione, l'autofinanziamento coi pedaggi si è rivelato una «colossale mistificazione», e adesso si tenta di rovesciare sulle spalle della collettività oneri e passività.

Le autostrade così costruite sono servite a «mascherare di orpelli la realtà del nostro capitalismo coleroso e straccione, dimostratosi incapace di risolvere i più elementari problemi sociali del Paese». Si calcola in oltre 2.300 miliardi il deficit delle società concessionarie, che adesso si vorrebbe graziosamente accollare a Pantalone e alle generazioni future (come sembra abbia in sostanza proposto una commissione costituita dal ministero dei Lavori Pubblici).

Paghiamo dunque puntualmente il fio dell'orgia autostradale, frutto del nostro «miracolo» distorto e della demagogica, irresponsabile, indiscriminata esaltazione della motorizzazione privata. In cambio avremo quel monumentale insulto all'economia nazionale che è la galleria sotto il Gran Sasso, o magari la famigerata Trento-Vicenza-Rovigo (detta, come è noto, PI-RU-BI, dalle targhe dei pezzi grossi democristiani Piccoli-Rumor-Bisaglia), mentre il silenzio sembra fortunatamente calato sulla Venezia-Monaco, dai mille e più miliardi. Tra le misure anticrisi da adottare immediatamente, una delle prime deve essere il blocco di tutti i finanziamenti destinati ad autostrade e trafori, vietando per legge il sistema delle concessioni: un blocco che va esteso a tutte le altre opere di puro sperpero (porti turistici, edilizia privata di seconda e terza casa, impianti sportivi per lo spettacolo), raffinerie e petrolchimica di base. Tutte cose dettate da speculazione, che distruggono risorse e territorio, aggravano gli squilibri e non servono minimamente all'incremento dell'occupazione.

Antonio Cederna

28 agosto 1975