

MEGLIO LASCIARE CHE RADDOPPIARE

di Antonio Cederna

Geometri, Ingegneri, geologi, operai si aggirano tra le valli dell'Appennino prendendo misure e piantando picchetti: sono i preparativi per un'insensata impresa autostradale, il raddoppio dell'Autostrada del Sole tra Firenze e Bologna per la costruzione di una "camionabile" riservata ai Tir. Sono cinquanta chilometri tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello, ai quali dovrebbero poi aggiungersi i cento chilometri di due bretelle, una che aggira Firenze, l'altra verso Modena: costo totale tremila miliardi, venti miliardi a chilometro.

È il primo risultato della nuova sbornia autostradale che ci siamo presi. Secondo l'Anas e la Società Autostrade (e anche per la Regione Emilia-Romagna) il raddoppio della Firenze-Bologna sarebbe reso necessario per rimediare al suo attuale intasamento, dovuto a un volume di traffico sei volte superiore a quello previsto un quarto di secolo fa quando venne inaugurata (degli attuali 30 mila veicoli al giorno che la percorrono il quaranta per cento sono Tir): ma la soluzione proposta incontra la decisa opposizione dei Comuni attraversati; e per la prima volta nella storia dell'Italia moderna si assiste alla sollevazione di amministratori e amministratori contro un progetto autostradale.

Basta leggere gli unanimi ordini del giorno di Sasso Marconi, Monzuno, Grizzana, gli appelli degli abitanti di Marzabotto, San Benedetto Val di Sambro eccetera. La prima obiezione è che appare del tutto irragionevole incastrare una nuova autostrada in una fascia territoriale larga appena poche centinaia di metri, fragile geologicamente, con torrenti soggetti a piene violente e già tagliata dall'autostrada esistente, dalla direttissima ferroviaria, e da una statale. Il raddoppio non solo sottrarrebbe il residuo territorio alle popolazioni, porterebbe a vertici insopportabili l'inquinamento sonoro e atmosferico, causerebbe irreversibili alterazioni paesistiche, insidierebbe la stabilità dei versanti: ma verrebbe a «introdurre un elemento di straordinaria vulnerabilità nell'intero sistema di comunicazioni nord-sud, con conseguente paralisi dei trasporti in caso di accidenti non improbabili: frane, alluvioni, terremoti, attentati». Per tacere dei disastri che provocherebbe a Sasso Marconi, trasformandola in mostruoso groviglio di svicoli, ma-

ciullando terreni agricoli, parchi e ville storiche. Per tutto questo le autorità vengono invitate a "rinunciare allo scagurato progetto".

Il progetto è scagurato anche per un'altra ragione: la camionabile infatti si infilerebbe per una trentina di chilometri nell'alveo del torrente Setta, che fornisce l'acqua potabile a un milione di abitanti, Bologna compresa. Gli impianti di adduzione e di approvvigionamento verrebbero a trovarsi a breve distanza dalla nuova autostrada: il rischio è evidente, e lo fa notare a chiare lettere un documento dell'Acoser, l'azienda consorziale che gestisce l'acquedotto di Bologna e di 54 Comuni della provincia. Già in passato, i lavori per la costruzione dell'attuale autostrada hanno ripetutamente messo fuori servizio gli acquedotti, e in tutti questi anni il ribaltamento di mezzi pesanti ha riversato nel torrente sostanze tossiche costringendo a fermate prolungate degli impianti per analisi e disinquinamento. Sono facilmente immaginabili le conseguenze degli scavi e degli sbancamenti per la costruzione della nuova camionabile, i suoi scoli, i veleni che verranno rovesciati nelle acque del torrente dai prevedibili incidenti.

Dice Raffaele Mazzanti, vicesindaco di Sasso Marconi: «Più che di troppo traffico la Firenze-Bologna soffre dell'eccessivo peso esercitato dai veicoli su ponti e viadotti; basterebbe quindi una modesta variante nella zona del valico per consentire i lavori di manutenzione». Questo per restare nella vecchia logica senza futuro (tra vent'anni saremo d'accapo con gli stessi problemi di congestione) del potenziamento autostradale: costruire un'autostrada per i Tir significa dire addio a qualsiasi tentativo di riequilibrio tra gomma e rotaia per il trasporto merci, proprio mentre l'Austria annuncia che entro dieci anni tutti i Tir in transito saranno caricati su treni-navetta. E significa rinunciare a ricercare soluzioni a maglia più larga. «Ad esempio», dice Giuseppe Campos Venuti del Politecnico di Milano, «con modesti investimenti si potrebbe completare l'altro collegamento nord-sud, la superstrada Cesena-Orte». Quanto alla vera alternativa, il trasporto su rotaia, essa viene colata a picco dal culto vizioso delle due carreggiate.