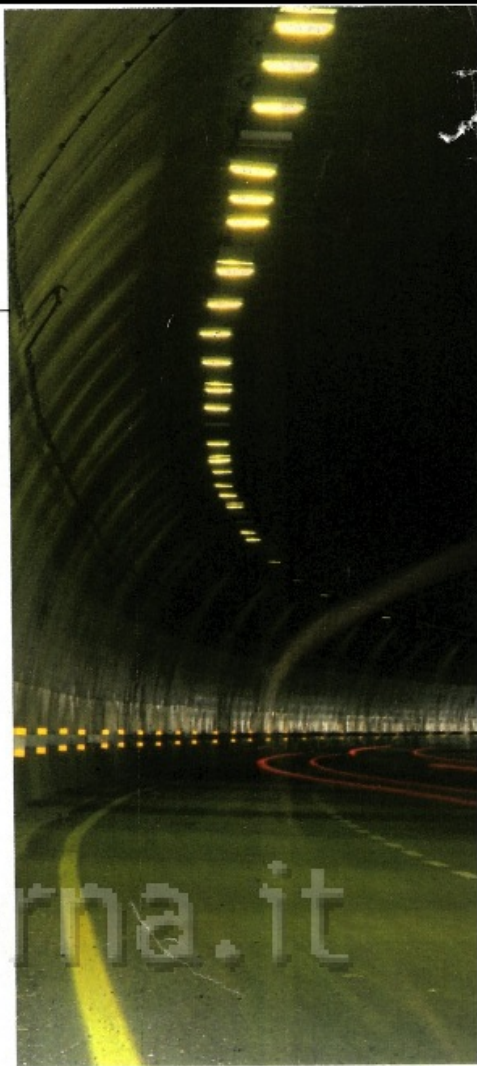


La galleria artificiale del Barco, tra Monterotondo e Mentana. Gli alberi, spostati durante i lavori, saranno riportati nella sede originaria. A destra, l'interno della galleria



## MA L'ASFALTO NON E' ECOLOGICO

di ANTONIO CEDERNA

**N**on è di tutti i giorni un tracciato autostradale che tenda a rendere meno brutale l'impatto con l'ambiente. La "bretella" Fiano-San Cesareo presenta particolari barriere antirumore, di cui una assai lunga che ridurrà di almeno 15 decibel il disturbo acustico di un vicino ospedale psichiatrico, speciali "bio-stuoie" per far crescere rapidamente l'erba sulle scarpate, nuovi sistemi per la piantagione di essenze e fiori negli speciali guardrail, una doviziosa disposizione di centinaia di migliaia di arbusti e cespugli e un migliaio di piante autoctone, eccetera. E nemmeno capita tutti i giorni che, anziché spianare una collina boscosa, si scavi una galleria, si trapiantino gli alberi in un vivaio per poi ritrapiantarli dov'erano.

Anche i valori culturali del territorio hanno avuto un'attenzione particolare. In accordo con la Soprintendenza archeologica e dopo le perizie ordinate dai pretori di Monterotondo e Palestrina,

sono state eseguiti saggi di scavo e indagini preventive. Si sono così salvaguardati tratti delle antiche vie Nomentana (con resti di necropoli) e Prenestina (con avanzi di una fattoria per la produzione di olio e vino). Si sono preservati i resti di una grande villa, e in una nuova stazione di servizio verrà costruito un museo archeologico per l'esposizione dei reperti; la società concessionaria ha anche restaurato un'osteria seicentesca e una torre medievale. Non bene risolto invece appare il rapporto tra la bretella e un antico tratto della via Labicana: un parco archeologico dovrebbe valorizzare a San Cesareo i resti di una villa imperiale con ninfeo monumentale. Se i vantaggi della "bretella" nell'aggiramento di Roma sono innegabili, non si può non valutarla nel quadro più generale della politica autostradale italiana, e del relativo spreco di risorse: grazie alle leggi finanziarie e al piano decennale dell'Anas, che prevede una spesa di 36 mila miliardi (22mila dei

quali come grazioso contributo a fondo perduto dello Stato). In questo quadro, la "bretella" Fiano-San Cesareo non è che un anello del pesante potenziamento della Milano-Napoli a sei corsie, che tra l'altro convalida la famigerata "camionale" appenninica (pur oggi ridimensionata dopo i dibattiti e le conclusioni della commissione istituita dal ministero dell'ambiente); mentre non si completano i pochi chilometri che restano della Orte-Cesena, come se tutto il traffico nord-sud dovesse per forza passare per Firenze. Un aspetto positivo è almeno quello di togliere importanza all'autostrada tirrenica, assurdo doppiamento di cinquemila miliardi della superstrada Aurelia).

Come osserva la nostra maggiore autorità in fatto di politica dei trasporti, Guglielmo Zambrini, il rafforzamento della dorsale Milano-Napoli rende irreversibile l'incremento e la centralità del trasporto pesante su gomma e di lunga percorrenza tra il Nord e il Sud (solo





l'undici per cento delle merci in Italia viaggia in ferrovia), inquinante e letale, in quanto è causa del sessanta per cento dei morti per scontro. Una politica, dunque, che cola a picco ogni pur sbandierato proposito di potenziare le ferrovie e il cabotaggio: una politica che è anche senza avvenire, perché la domanda di traffico motorizzato è infinita; e il nostro sistema autostradale è destinato a soccombere sotto il continuo aumento del traffico.

C'è una questione elementare di spazio: l'Italia non può diventare una tavola da biliardo. In un quarto di secolo tre milioni di ettari (cioè un decimo dell'estensione del bel paese) sono già stati devastati, distrutti e impermeabilizzati da cemento e asfalto: andando avanti di questo passo si fa presto a calcolare entro quanti decenni tutta l'Italia sarà consumata, finita. E non c'è scampo, se non si riuscirà a porre un limite alla mobilità e alle strutture che la facilitano: già abbiamo la più fitta

rete stradale del mondo, un chilometro e mezzo di strade per ogni chilometro quadrato di territorio. E, come ricorda un altro esperto, Giuliano Cannata, il principio elementare dell'economia dei trasporti è che più strade si fanno più aumenta il traffico, la congestione, i morti (1500 ogni stagione negli ultimi anni, solo nei mesi delle vacanze, luglio e agosto). Lo sfasamento tra gomma e rotaia è clamoroso. Mentre si fanno agevolmente le terze corsie, per elettrificare la ferrovia Battipaglia-Potenza non si è saputo fare altro che chiuderla al traffico; a fatica si va prendendo in considerazione l'anello ferroviario per Roma in occasione dei mondiali di calcio; ci sono voluti vent'anni perché, dopo l'autostrada per l'aeroporto di Fiumicino, si ponesse mano al trasporto su ferro. Per concludere sul trasporto merci su gomma: nei prossimi sette anni l'Austria trasferirà tutti i Tir che l'attraversano su treni-navetta, per pure ragioni ambientali.

(segue da pag. 31)

Milano e Napoli, ora sono più vicine, ma fino a ieri erano separate da 764 chilometri interrotti bruscamente a Roma dove ad attendere il viandante motorizzato c'era l'insidia imponderabile del Raccordo Anulare per raggiungere la Roma-Napoli dalla Milano-Roma. Diciotto chilometri di follia interminabili: un'ora, due, un po' meno, un po' più, a seconda della fortuna. E quella frattura, assurda quanto colpevole per la cecità di programmatori sprovveduti, è durata 24 anni tondi, se contiamo soltanto a partire dalla data di nascita dei due grandi tronchi di collegamento tra nord e sud.

Ed ecco, ormai quasi inaspettato, l'avvenimento dell'estate '88, la definitiva entrata in esercizio, giusto alla vigilia delle grandi vacanze di massa, di quella sognata "bretella" fra Fiano Romano e San Cesareo che unifica per sempre la vera Milano-Napoli: i chilometri sono quasi gli stessi, ma sull'orologio e nel serbatoio è come se fossero cento di meno invece dei 14 effettivi. Un evento che nell'Italia dai lenti mutamenti, meritava un viaggio reale, come abbiamo fatto noi, proprio alla vigilia del fatidico taglio del nastro, benedetto dal presidente Cossiga in persona. Un viaggio sull'asfalto vecchio e nuovo, lungo chilometri che fanno discutere da anni come quelli appenninici tra Firenze e Bologna, o accanto alle tre corsie in costruzione della Roma-Napoli arrivate in parte insieme alla bretella, per dare un po' di ossigeno al grande traffico, a Roma e a quei 20.000 veicoli condannati ogni giorno di questo ultimo quarto di secolo ad affiancarsi al traffico locale della capitale per proseguire verso sud.

Simbolo dell'auto moderna e di un'antica vocazione autostradale, abbiamo usato un'Alfa 164 3000 per tornare sulle orme di quella Alfa Giulia che nel 1964 compì il primo percorso Milano-Roma suscitando un piccolo scandalo d'epoca che ci colpì personalmente. Anche allora cercavamo di capire cosa ci aspettava sulle vie della mobilità per il futuro, ma a pensarci ora non era affatto facile. Meno di quattro ore, a 140 orari di media, sembrarono un miracolo e una follia a fronte delle sei, sette ore che fino ad allora, senza autostrada, erano i normali tempi di trasferimento fra le due città. Industria dell'auto e costruzioni stradali, da allora hanno tenuto conto

(segue)