

E il cemento va sull'autostrada...

di ANTONIO CEDERNA

RIPRENDE in grande stile l'offensiva autostradale. Il 28 luglio è stato pubblicato su "Repubblica" e sui tre quotidiani più diffusi di Lazio e Toscana l'annuncio che la Sat (Società Autostrada Tirrenica) ha pronto il progetto dell'autostrada A12, Livorno-Civitavecchia (237 chilometri): che del tratto Civitavecchia-Grosseto di 94 chilometri ha provveduto a redigere (come vuole la legge istitutiva del ministero dell'Ambiente e successivo decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri) lo studio di compatibilità ambientale, che ora è depositato a Roma e Grosseto per la pubblica consultazione, perché chi vuole faccia le sue osservazioni. Tempo, un mese o poco più.

Dunque si fa l'autostrada più inutile e rovinosa d'Italia, da anni contestata da chiunque abbia un qualche rudimentale rispetto per il territorio e l'ambiente e rifiuti l'insensato sperpero di pubblico denaro. Prevista dal piano generale dei trasporti e dal piano decennale della grande viabilità, approvata dalla Regione Toscana e dalla Regione Lazio, la nuova autostrada viene presentata come il completamento degli itinerari internazionali nord-sud di interesse comunitario individuati dalla Cee: al fine di «soddisfare la domanda di mobilità sul corridoio tirrenico nel prossimo trentennio».

In realtà, come da gran tempo affermano urbanisti, ambientalisti, economisti e in genere le persone di buonsenso, si tratta di un monumento allo spreco (5 mila miliardi in lire 1982) e alla devastazione del territorio. Questa autostrada infatti altro non è che un assurdo doppiopione della nuova Aurelia in avanzatissimo stato di costruzione, spaziosa superstrada a quattro corsie e interamente distinta dalla vecchia Aurelia, al cui completamento mancano solo una ventina di chilometri. Ma non la si vuole completare evidentemente per non ledere gli interessi della Sat, concessionaria della nuova autostrada. Nel corridoio tirrenico avremo dunque un inaudito record di «offerta di mobilità»: tra Grosseto e Livorno ci saranno le due corsie della vecchia Aurelia più le quattro della nuova più le quattro dell'autostrada; in tutto dieci corsie in una stretta fascia di territorio, quasi fossimo nei deserti del Kuwait e dell'Arabia Saudita.

UN TERRITORIO che dovrebbe pur essere oggetto di qualche considerazione (bonifiche pisane e grossetane, complessi forestali demaniali, aree archeologiche, colline boschive ecc.) viene sacrificato allo scarico dei materiali, all'asfaltatura, alla cementificazione. È in programma lo sfascio della Maremma: a nord la malversazione è già cominciata col tratto Livorno-Cecina (45 chilometri, mille miliardi) che sventra il parco naturale San Rossore-Migliarino. Dopo le titubanze degli anni '70 oggi tutte le forze politiche, dalla destra alla sinistra, sono d'accordo, le leggi finanziarie hanno stanziato i primi finanziamenti: e adesso la Regione Lazio accarezza il progetto di «bretella» dall'autostrada per Civitavecchia a quella per Napoli, devastando tutta la campagna a sud di Roma.

Non basta, l'estate ha portato il via definitivo all'autostrada che sfascia la Valle d'Aosta (1300 miliardi in lire di qualche anno fa), e dovrà poi portare al raddoppio del tunnel del Monte Bianco; e la definitiva approvazione della «variante di valico» nel tratto appenninico dell'Autostrada del Sole, da Sasso Marconi (che da anni fortemente si oppone) a Barberino del Mugello, 4500 miliardi in lire attuali. Insomma per tre nuove autostrade che sfasciano l'ambiente si intende spendere ben più di 10 mila miliardi, ossia più di quanto prevede il programma triennale per la tutela dell'ambiente, appena approvato dal Cipe. E il risultato sicuro di questa nuova ondata di asfalto sarà l'incremento all'infinito del trasporto merci su gomma, a dispetto di ogni pur abbandonato proposito di favorire ferrovia e cabotaggio: un trasporto che inquina e dissesta, corrode le pavimentazioni, distrugge le pile e le fondazioni dei viadotti (un Tir paga un pedaggio appena doppio di un'auto).

NON BASTA ancora, alla Camera c'è una proposta di legge che accorda una nuova proroga alle società concessionarie fino all'anno 2030, con relativo regalo a fondo perduto dello Stato del 70 per cento (circa 24 mila miliardi), e consente all'Anas di diventare azionista di minoranza delle stesse concessionarie (il controllore che diventa socio del controllato). A ragione il nostro maggiore esperto di economia dei trasporti Guglielmo Zambrini definisce le concessionarie società «irresponsabilità illimitata». E oggi per l'autostrada tirrenica la Sat ci presenta uno studio per valutare il suo impatto sull'ambiente: ma quale valutazione può mai essere presa sul serio e non risolversi in mera cosmesi, quando si riferisce a un'opera sbagliata sotto tutti i punti di vista? L'unica valutazione, l'unica cosa seria da fare è rinunciare a realizzarla.