

Per la prima volta tre comuni si oppongono ad un progetto autostradale

'No al raddoppio dell'Autosole peggiora la qualità della vita'

Le amministrazioni di Sasso Marconi, Monzuno e Grizzana Morandi contestano la nuova "camionale" che dovrebbe affiancare il tratto appenninico. Un convegno di Italia Nostra

di ANTONIO CEDERNA

SASSOMARCONI — «Una strada sbagliata» questo lo slogan dell'affollato convegno che si è tenuto ieri organizzato insieme a Italia Nostra da tre comuni della provincia di Bologna (Sassomaroni, Monzuno e Grizzana Morandi) che da gran tempo contestano duramente quel «progetto sciagurato» che è il raddoppio del tratto appenninico dell'autostrada del Sole tra Sassomaroni e Barberino del Mugello, ovvero la «camionale» riservata ai Tir che oggi l'intasano e disestano. Al dibattito hanno portato il loro contributo anche la Lega ambiente, l'Istituto nazionale di Urbanistica, il Wwf: quello che conta è tuttavia il fatto che per la prima volta nella storia dell'Italia moderna assistiamo all'insorgere unanime di amministrazioni comunali contro un progetto autostradale, per ragioni ineccepibili.

E' del tutto irragionevole, hanno affermato i sindaci dei comuni, incastrare una nuova autostrada (per una cinquantina di chilometri, costo oltre mille miliardi) in una fascia territoriale larga appena qualche centinaio di metri, fragile geologicamente, con torrenti soggetti a piene violente, e già tagliata dall'autostrada esistente, dalla direttissima ferroviaria e da una strada statale: la nuova camionale sottrarrà nuovo spazio, porterà a limiti in-

soportabili l'inquinamento atmosferico e acustico (chi pensa mai a questo quando viaggia sull'autostrada?), insidierà la stabilità dei versanti. E verrebbe a «introdurre un elemento di straordinaria vulnerabilità nell'intero sistema di comunicazioni Nord-Sud, con conseguente paralisi dei trasporti in caso di non improbabili incidenti quali frane, alluvioni, terremoti, attentati».

In più la camionale (almeno il suo progetto conosciuto della Società Autostrade) verrebbe a infilarsi nell'alveo del torrente Setta che fornisce acqua potabile a un milione di persone, Bologna compresa: già oggi una decina di Tir all'anno si ribaltano rovesciando veleni nelle acque obbligando a fermate prolungate gli impianti di adduzione e approvvigionamento; facile immaginare i rischi futuri di inquinamento. A questi motivi di carattere ambientale si aggiungono quelli di politica dei trasporti ed economici in generale. Fare un'autostrada per soli mezzi pesanti, ha detto il professore Guglielmo Zambini, significa introdurre una nuova rovinosa tipologia che confermerà per sempre il trasporto merci su gomma (che consuma energia sei volte più del trasporto su rotaia); la nuova ubriacatura autostradale, ha incalzato l'urbanista Campos Venuti, conferma

la vecchia politica della Fiat a favore del mezzo privato colando a picco ogni possibile rilancio delle Ferrovie (solo l'8 per cento della gente viaggia oggi in ferrovia e solo il 9 per cento delle merci).

Mentre cresce la sensibilità ambientale delle popolazioni, ha detto Franco Bassanini della Sinistra indipendente, è incredibile che per le autostrade e la grande viabilità venga ipotizzato dal Cipe e dall'Anas un investimento di 60-70 mila miliardi, pari pressappoco al costo dello scudo stellare di Reagan. Solo le briciole della legge finanziaria sono destinate alle Ferrovie, ha detto Renzo Campanini, presidente regionale di Italia Nostra: perdura l'allergia a ogni forma di programmazione, è più che mai urgente concentrare i trasporti in un unico ministero.

Molte sono le alternative alla camionale: il completamento della superstrada Cesena-Orte (mancano una ventina di chilometri), l'adeguamento dell'Aurelia raggiungibile con la Parma-La Spezia-Livorno, l'adeguamento della Porrettana ecc. Più che di troppo traffico la Bologna-Firenze soffre per l'eccessivo peso dato su ponti e viadotti, basterebbe una modesta variante nella zona del valico per consentire i lavori di manutenzione ed evitare inta-

samenti attuali.

Contro queste prese di posizione sta la Regione Emilia Romagna che ha detto sì alla camionale, ma vorrebbe sottoporla a una severa valutazione di «impatto ambientale»: una valutazione però, ha obiettato Pierluigi Cervellati, che si ridurrebbe alla sostanziale accettazione del raddoppio, e quindi a una semplice operazione di cosmesi di un'opera sbagliata. Non è accettabile, ha detto Antonio Jannello, continuare col sistema delle concessioni a privati della progettazione delle autostrade che ubbidiscono solo a logiche aziendali: mentre Giuliano Cannata ha ricordato che un serio calcolo di costi e benefici induce a rinunciare alla camionale e alla fissazione del trasporto stradale che ci costa ogni anno 14 mila miliardi di combustibile.

In un comunicato letto al convegno il ministro per l'Ecologia Zanone ritiene sconsigliabile per ragioni ambientali la camionale. Infine, l'esempio dell'Austria che entro qualche anno caricherà tutti i Tir che l'attraversano su speciali treni-navetta. Con la costruzione di autostrade, ha detto l'austriaco Wolfgang Pycha, presidente dell'Unione internazionale delle ferrovie, lo Stato finanzia l'inquinamento e la distruzione del territorio.