

NEL GIORNALE

■ L'inchiesta

*Le grandi infrastrutture
All'Italia servono autostrade
In 15 anni solo 350 km
Cresce il divario con la Ue*

GIORGIA PAGINA **3****il fatto**

Nella classifica del World Economic Forum siamo al 59esimo posto su 131 per dotazione di infrastrutture e al 73esimo come qualità. In 15 anni costruiti 350 km di autostrade contro 6.739 in Spagna, 3.977 in Francia, 1.509 in Germania



TRAFFICO E VIABILITÀ

DI ANTONIO GIORGI

Nel corso del 2006 in Italia si è registrato un sorpasso: il numero dei veicoli a motore (dai motorini ai tir) toccava quota 50.961.543, mentre i conducenti potenziali (i maggiori di 14 anni, per capirci) erano appena 50.679.121. Più mezzi che guidatori, insomma. Per la prima volta nella storia del Paese.

Dal 2006 il deficit di 282.422 conducenti potenziali non è certamente migliorato, e ormai le statistiche parlano di un parco circolante di 36 milioni di autovetture, 3 milioni di mezzi da trasporto superiori ai 15 quintali, almeno 500 mila veicoli veramente pesanti. Il resto sono moto, motorini, quadricicli. La contabilità alla fine quadra.

Non tornano invece i conti della disponibilità di strade, dell'efficienza di una rete viaria modellata in gran parte su un reticolo ottocentesco (se non addirittura di epoca romana, vedi la Cassia, l'Aurelia, l'Appia) e dell'insufficienza di autostrade figlia di una scelta sbagliata degli anni Settanta. Una certa sinistra pauperista decise che le autostrade ormai erano troppe, e i governi si ade-

guarono. «Potenzieremo la viabilità ordinaria», dissero. Una bufala. Come bufala fu il fantomatico «piano autobus» di cui di favoleggiava all'epoca. Ora di quegli errori vediamo i risultati: strade ingolfate, al limite della praticabilità; nastri di (cattivo) asfalto sui quali la sicurezza è una chimera e l'unica certezza è l'imprevedibilità dei tempi di percorrenza, autostrade (poche) che sono piste per i tir. Si deve realizzare una nuova opera? Un solo fatto sarà indubitabile: si accumuleranno ritardi su ritardi. La classifica 2008-2009 del World Economic Forum piazza l'Italia al 59esimo posto su 131 in termini di disponibilità di infrastrutture e al 73esimo per la qualità delle stesse, mentre il governatore della Banca d'Italia sottolinea che il divario tra la nostra dotazione infrastrutturale e quella media dei Paesi Ue «è più che triplicato negli ultimi 20 anni».

Nei gironi infernali del traffico attorno alle grandi città, noi che abbiamo ormai tre vetture ogni cinque residenti (per fortuna più di una per volta non possiamo guidarne) roviniamo le giornate, i nervi, la salute, il tempo libero, il portafogli. Il nodo di Genova è assediato da 250 mila veicoli al giorno. Idem per la tangenziale di Napoli. Il grande raccordo di Roma è preso d'assalto da 160 mezzi. La tangenziale di Mestre, prima del passante, da 150 mila. Numeri da

incubo, realtà da paralisi. Fuori dalle tangenziali la massa di lamiere dove si riversa?

«Su rotabili strutturalmente carenti per quantità e qualità», lamenta Giordano Biserni presidente dell'Asap, l'Associazione sostenitori e amici della polizia stradale. «La mancanza di alternative impedisce la fluidificazione del traffico, la minore fluidità ne aumenta la pericolosità. Così il cerchio si chiude, e non è vero che più strade richiamano più traffico. È vero il contrario, perché i flussi si diluiscono. Non oso pensare cosa accadrebbe se l'Autostrada del sole rimanesse bloccata a lungo. Avremmo un'Italia spaccata in due e conseguenze drammatiche anche per l'economia».

La Fondazione Filippo Caracciolo dell'Acì snocciola in un rapporto presentato alla Conferenza del traffico dello scorso autunno dati e circostanze da brivido. O da terzo mondo, se vogliamo. Come

quel cartello sulla Sorrentina, un avviso di lavori in corso esposto da 27 anni, con un tunnel di cui non si vede l'uscita anche se dall'82 sono stati spesi più di 60



milioni di euro. L'indagine conferma la ritrosia a realizzare nuove autostrade: 350 chilometri tra 1990 e il 2005, contro i 6.739 della Spagna, i 3.977 della Francia, i 1.509 della Germania. Siamo il fanalino di coda in Europa per qualità e capacità di dotazioni viarie: il Lussemburgo ci supera del 141 per cento, l'Olanda del 135, la Germania del 104, la Francia del 68. Si obietterà che parliamo dell'Europa più ricca e avanzata. È vero, vediamo allora cosa accade con la Spagna: nel 1985 la superavamo del 32 per cento, adesso Madrid ci sopravanza del 9%.

È un gap che frena lo sviluppo economico, mortifica il dinamismo, compromette la crescita del sistema Italia e ci confina in una condizione di marginalità. Uscirne? Costa: per una nuova arteria bruciamo dai 10 agli 80 milioni a chilometro, mentre i francesi stanno sotto i 15 milioni. Portare da due a tre le corsie di un'autostrada ci impone un vero salasso, se ne vanno tra i 5 e i 20 milioni a chilometro. I nostri cugini se la cavano al massimo con 4. Se poi le cose vanno male, cioè ci si mette di mezzo un contenzioso, gli importi lievitano di un terzo e i tempi di consegna del 96 per cento. Un bel raddoppio.

Scontato, quindi, il bisogno famelico di soldi. Secondo la Fondazione Caracciolo il piano di infrastrutture varato dal Cipe richiede (con questi chiari di luna!) risorse per 50 miliardi di euro, ma il 43 per cento delle opere strategiche – non solo stradali – risulta senza copertura e solo il 3,6 per cento dei lavori previsti nel 2001 è stato completato.

Non male per un Paese che muove su gomma, vale a dire su strada, il 90,5 per cento delle merci e

tollera che la congestione del traffico dovuta al deficit di vie di trasporto costi alle imprese 7 miliardi e mezzo. «Soffriamo di un handicap gravissimo imputabile alla costante carenza di risorse, alla farraginosità delle procedure amministrative, ai continui «salti» di strategie politiche. Il deficit infrastrutturale ostacola l'integrazione tra le modalità di trasporto e compromette il turismo, una delle maggiori risorse nazionali», denuncia Enrico Gelpi, presidente dell'Automobile Club d'Italia. Chi alzasse la spalla dicendo: «È la solita lobby dell'auto», dovrebbe meditare. Senza l'auto centinaia di migliaia di italiani non potreb-

bero andare al lavoro. Quanto agli stranieri, il 62 per cento arriva in automobile e tre italiani su quattro scelgono (o sono costretti a scegliere) le quattro ruote per il *weekend* o la vacanza. Perché Gelpi ha ragione: «Per raggiungere la Costiera amalfitana o Riva del Garda non si riesce a fare a meno dell'auto». Ingorgi permettendolo. Nessuno, infine, vorrebbe trovarsi nei panni di un livornese intenzionato a recarsi ad Ancona. O di un cuneese chiamato improvvisamente a Sondrio.

Da sciogliere i nodi del finanziamento delle opere e soprattutto dei costi di realizzazione: in Italia per costruire un chilometro di una nuova arteria si pagano dai 10 agli 80 milioni. In Francia meno di 15

BRE.BE.MI.**UNO SNODO CRUCIALE PROMESSO IN TRE ANNI**

Anche il Nord più dinamico e sviluppato soffre per la carenza di infrastrutture viarie all'altezza delle esigenze. Completato dopo attesa biblica il passante di Mestre, è l'area lombarda a essere in difficoltà. A fine 2012 automobilisti pendolari e camionisti condannati a percorrere il tragitto tra Milano e Brescia o viceversa potranno respirare: sarà pronto un nastro d'asfalto di 62 chilometri (per 2 miliardi e 200 milioni) che consentirà di sfuggire alla trappola della vetusta A4, ancorché portata a tre corsie. La prima pietra della Brescia-Bergamo-Milano è stata posta il 23 luglio scorso, ma sugli espropri ci sono ancora problemi, mentre per i finanziamenti la parola definitiva dalle banche arriverà presto. Un'autostrada costruita in 3 anni (il presidente Bettoni ritiene che ci vorrà ancor meno tempo) sarebbe un primato italiano, una dimostrazione dell'efficienza lombarda. (A.Gio.)

VARIANTE DI VALICO AI**RISSE E MILIARDI PER 55 KM DI GALLERIE**

Le autostrade invecchiano. Anche l'Autosole, concepita nel 1953 e percorribile interamente dal 1964. Capolavoro di ingegneria, ha cominciato a mostrare i punti deboli con l'incremento dei volumi di traffico. Se in pianura è stato possibile aumentare le corsie, per il superamento dell'Appennino tosco-emiliano è stato necessario avviare (dopo infine polemiche) il tormentato iter per un percorso alternativo affiancato al tracciato preesistente. È la variante di valico tra Bologna e Firenze. Dei 62 chilometri di nuova autostrada, 55 saranno in galleria; previsti due nuovi svincoli. Il costo sarà superiore ai 3 miliardi. Il Gruppo Autostrade che la realizza, è il primo investitore privato del Paese in infrastrutture, con un impegno di 20 miliardi. I lavori sull'A1 dovrebbero concludersi ad agosto del prossimo anno. (A.Gio.)

LIVORNO-CIVITAVECCHIA**UN VARO TORMENTATO, TEMPI LUNGI**

Ha avuto connotazioni da telenovela la vicenda annosa e tormentatissima del completamento del cosiddetto corridoio autostradale tirrenico A12 tra Civitavecchia (capolinea dell'autostrada che proviene da Roma) e Rosignano Solvay, dove si attesta il ramo dell'A12 che scende da Genova. La nuova arteria è essenziale per liberare dal traffico l'Aurelia, garantire un collegamento alternativo in caso di impercorribilità dell'Autosole e avvicinare Roma e meridione a Genova, Torino e Francia. Di traverso alla realizzazione si sono posti di volta in volta amministrazioni locali, ambientalisti, oppositori tout court. Il progetto preliminare del tracciato (206 chilometri) è stato approvato dal Cipe il 18 dicembre 2008. La progettazione definitiva è attesa per la fine di quest'anno. Quindi, tempi ancora lunghi. (A.Gio.)

**QUATTRO
SNODI
CRUCIALI****A3 SALERNO-REGGIO****UN BUCO NERO. CON CINQUE ANNI DI RITARDI**

Realizzata dall'Anas tra il 1964 e il 1974, con i suoi 442,9 chilometri di lunghezza, la Salerno-Reggio compiva il miracolo di avvicinare la punta estrema della penisola e la Sicilia al resto del Paese e all'Europa. Oggi, moltiplicatisi i flussi di traffico e soggetta ad interminabili lavori di miglioria, l'arteria è diventata l'incubo di chi la deve percorrere. Nata più come strada statale che come autostrada (due sole corsie per ogni senso di marcia e niente corsia d'emergenza) ha sempre cercato di far perdonare le sue manchevolezze offrendo il transito gratuito. Diventata il principale buco nero della viabilità nazionale, il suo ammodernamento fu deciso alla fine degli anni Ottanta, anche su pressione dell'Europa. I primi cantieri sono stati aperti nel '97. Nell'estate del 2003 un reportage realizzato da «Avenire» indicava (su fonte Anas) la fine dei lavori per il 2008. I lavori procedono ancora, lotto (o macrolotto) dopo lotto o macrolotto. Fino a quando? Si parla del 2013. Altri tre anni – se tutto andrà bene, ma qualche dubbio è legittimo – di code, rallentamenti, slalom tra una corsia e l'altra, uscite obbligatorie, rientri fortunosi dalla viabilità ordinaria. Il tutto per una sistemazione a costi impensabili per qualsiasi altro Paese europeo, 23 milioni di euro a chilometro. (A.Gio.)