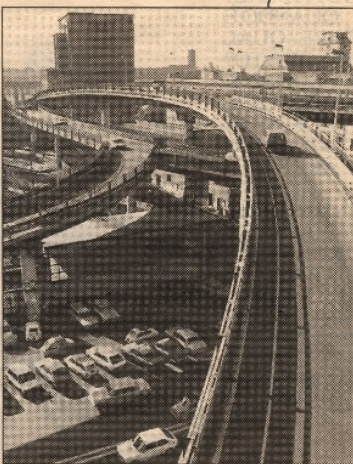




Replica a Melograni, autore di un "inno all'asfalto" da un capo all'altro d'Italia e acceso sostenitore delle quattro ruote

Caro Piero, sei come don Ferrante

di ANTONIO CEDERNA

«**G**overnare es asfaltar» è l'antico, saggio ammonimento diventato proverbiale, che ridicolizza chi riduce la politica alla costruzione di strade. Ha perciò destato grande sorpresa il lungo articolo pubblicato giorni fa sul *Corriere della Sera*, a firma di un illustre storico dell'Italia contemporanea, Piero Melograni: un vero e proprio inno all'asfaltatura da un capo all'altro del Bel Paese, che oltretutto dimostra assai scarsa conoscenza di come stanno le cose in Italia e all'estero.

Viene addirittura affermato che non solo le automobili ma anche i Tir "diffondono gli scambi, il benessere e le informazioni e quindi, in ultima analisi, la libertà e la democrazia": affermazione che non sorprenderebbe se scritta da un direttore generale dell'Anas o dall'ex-ministro Prandini, di non buona memoria.

Melograni rimprovera i politici italiani di non essersi dati abbastanza da fare negli anni passati. Ignora evidentemente che dall'86 esiste un Piano decennale della Grande viabilità che (speriamo non venga mai completato) finirà col costare 150.000 miliardi: e che per i Mondiali del '90 e le feste per la scoperta dell'America del '92 sono stati buttati più di 7.000 miliardi per nuove strade, superstrade, bretelle, complanari, raddoppi, raccordi, tangenziali eccetera per lo più del tutto inutili se non devastanti: e che l'ultima legge finanziaria di miliardi ne stanziava 21.000 per il '94-'96. E tuttavia con scarsa considerazione per i bilanci dello Stato, insiste ancora per la costruzione dell'autostrada tirrenica Livorno-Civitavecchia (altri 5-6.000 miliardi), assurdo anzi vergognoso doppiopione dell'Aurelia rinnovata.

In tutto il mondo, assicura Melograni, "le tendenze di sviluppo sono sempre più favorevoli alla strada anziché alla ferrovia": ma allora la Francia col suo Tgv, e l'Austria e la Svizzera che non vogliono i Tir, sono passati e arretrati? Arretrati siamo noi che trasportiamo su ferrovia solo il 10 per cento delle merci, mentre la media dei paesi europei è del trenta per cento. Anche in Italia è in programma il potenziamento delle ferrovie solo che si sbaglia puntando sull'alta velocità anziché dotare tutta la rete di una qualità competitiva col mezzo privato.

E per le aree urbane? Melograni lamenta l'ingorgo ma il suo culto esclusivo per le quattro ruote trasforma l'ingorgo in paralisi. Rimpiange Haussmann, ma in fondo al cuore gli deve stare Marcello Piacentini. Nulla gli importa l'inquinamento atmosferico con le sue conseguenze disastrose su uomini e monumenti: ma anche se in avvenire gli scappamenti emetterebbero aria condizionata, il traffico privato dovrà sempre essere drasticamente ridotto a favore del mezzo pubblico. È un semplice problema di spazio: dove metteremo le automobili in una città come Roma dove a ogni bambino che nasce corrisponde l'immatricolazione di tre auto? L'ingorgo si combatte con la cura del ferro: tram, metropolitane leggere e pesanti, ferrovie urbane.

Ce l'insegna la rivoluzione del tram nel centro di Zurigo, la metropolitana anni Sessanta di Stoccolma, quella anni Settanta di Vienna, per tacere della straordinaria rete regionale di Parigi: l'automobile, dice il Libro Verde della Comunità europea, deve diventare un optional, non una necessità. A dir poco stragante è la conclusione dell'articolo, quando Melograni si rivolge ai parenti dei 400.000 morti in incidenti di traffico (più di nove milioni di feriti nell'ultimo mezzo secolo) esortandoli a premere su politici e amministratori perché risolvano i problemi della viabilità. Ovviamente asfaltando sempre più l'Italia, invece che concentrare ogni risorsa sulle ferrovie. Qui lo storico (e amico) Melograni mi ricorda Don Ferrante.