

L'autostrada più inutile d'Italia

L'arteria è chiamata «Pi-Ru-Bi», da Piccoli, Rumor e Bisaglia, numi e tutori delle tre città - Sarà lunga 130 chilometri e costerà 150 miliardi - Tre evidenti ragioni per non costruirla - Scempio in Val d'Astico e sul lago di Caldonazzo

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

Trento, febbraio.

Tra tante altre belle cose, il 1973 ci porterà anche l'inizio dei lavori dell'autostrada più inutile d'Italia: quella destinata a collegare Trento, Vicenza e Rovigo, passando per la Val d'Astico, e che già fin d'ora è stata battezzata PI-RU-BI, dal nome dei tre grossi calibri democristiani (Piccoli, Rumor, Bisaglia) che reggono le sorti delle rispettive città.

Sarà lunga 130 chilometri e costerà 150 miliardi, uno più uno meno: con il che un nuovo passo sarà fatto verso il mitico traguardo di dotare l'Italia della più lunga rete autostradale d'Europa, 6.700 chilometri (dei quali 4.500 già in esercizio). Poco importa che le donne partoriscono nei sottoscala degli ospedali, che i bambini facciano scuola negli scantinati, che i pendolari siano costretti a sdraiarsi per protesta sui binari, che il paese vada sott'acqua alle prime piogge un po' consistenti: quel che conta, evidentemente, è soddisfare le esigenze di prestigio, elettoralistiche, clientelari, campanilistiche, paesane, di onorevoli, presidenti di province, sindaci eccetera, tutti affetti dal contagio della dopia carreggiata.

I sistemi che presiedono alla progettazione delle autostrade in Italia sono stati illustrati poco tempo fa su questo giornale da Alfredo Todisco. Il CIPE che autorizza non si sa in base a quali criteri, l'ANAS che approva, le banche che finanziano le società concessionarie, lo Stato che garantisce le obbligazioni emesse da queste, gli enti locali che si quotano, tutti ac-

comunati in un'unica, incrollabile fede: che il pedaggio ammortizzi in trent'anni le spese sostenute. Col risultato che chiunque costruisce le autostrade che vuole, sfuggendo a ogni reale controllo politico e a qualunque principio di pianificazione urbanistica. E' un meccanismo « sostanzialmente folle » (ha scritto il nostro maggior esperto di politica dei trasporti, Guglielmo Zambrini), che ha portato a un insensato spreco di risorse e aggravato gli squilibri economici e territoriali del nostro Paese.

Questa PI-RU-BI batte davvero ogni record di inutilità. Primo, perché le tre città sono già collegate tra di loro e con la pianura padana dalla rete esistente (autostrada del Brennero, Milano-Venezia Bologna - Padova); secondo, perché le comunicazioni col Veneto centrale e orientale sono già assicurate dalla superstrada della Valsugana, in avanzato corso di realizzazione (Trento-Bassano, 14 miliardi); terzo, perché verrebbe a sottrarre traffico sia a questa superstrada, costruita apposta per favorire una zona depressa, sia all'autostrada del Brennero (già per suo conto in difficoltà di bilancio per i costi sostenuti e il basso gettito dei pedaggi).

E' soprattutto in provincia di Trento che la PI-RU-BI (compresa nell'ultima informata di autostrade, del gennaio 1971) appare in tutta la sua assurdità. Intanto, deliberando nel luglio 1971 di entrare a far parte della società concessionaria, la giunta provinciale ha immediatamente violato sia il proprio piano urbanistico sia il proprio programma economico, con tanti

saluti alle « priorità », alle « scelte » e simili. Inoltre, c'è da notare che una volta tanto gli artificiosi e demagogici pretesti con cui di solito tutti pretendono di partecipare al festino autostradale (« incentivazione », « riequilibrio », « decollo », « fine dell'isolamento » e via dicendo), in questo caso non hanno funzionato: gli stessi comuni interessati si sono mostrati assai tiepidi per un'opera che spiana, trafora e sconvolge il loro territorio; salvo poi rassegnarsi alla fine, perché non si può rifiutare un regalo inutile e poco gradito quando viene così graziosamente imposto dall'alto.

Infine, a parte i costosissimi, pazzeschi lavori previsti tra Trento e Pergine (duplicando la superstrada della Valsugana), non si può tacere delle rovine che la nuova autostrada seminerà al suo passaggio: scempio del tipico paesaggio prealpino della Val d'Astico, sfondamento (con la progettata galleria di quattro chilometri sotto Lavarone) di una quanto mai fragile struttura geologica, distruzione della sponda occidentale del lago di Caldonazzo.

Singolare davvero la sorte di questo lago, un tempo chiamato « la perla del Trentino ». Dopo lunghissime liti tra demanio e proprietari, non si sa nemmeno bene a chi appartenga: in cambio, entro la sua amena cornice si è verificato il miracolo della trasformazione dell'acqua in terreno edificabile, grazie all'intraprendenza dei privati che sono andati avanti per anni a scaricare ghiaia lungo le rive, accaparrandosi così zone demaniali ed eliminando ogni pubblico accesso. Mentre la sponda meridionale diventava co-

si una squallida periferia di villette-canili, l'ANAS ha pensato bene di sfondare quella orientale, costruendo un tratto voluminoso e offensivo di superstrada, ed eliminando ogni continuità tra acqua e pendici: adesso, evidentemente per amore di simmetria, la PI-RU-BI si accinge a fare giustizia, con viadotti, gallerie e rilevati, anche dell'ambiente naturale della sponda occidentale.

Contro la nuova autostrada si è a più riprese pronunciata « Italia Nostra » (e, recentemente, il partito repubblicano), affermando che « il grado di civiltà di un paese non si misura dallo sviluppo della rete autostradale, la quale, al contrario, può costituire un sintomo di irresponsabilità di una classe politica e dirigente alla ricerca di nuove forme di sottogoverno ». Che fare? Si va diffondendo in Italia una certa « nausea di autostrade »: tanto che una legge (aprile 1971, n. 287), pur confusionaria, vieta il rilascio di nuove concessioni fino a che non venga approvato dal Parlamento il nuovo programma economico nazionale.

Ebbene, non c'è che fomentare questa nausea con ogni mezzo disponibile, e puntare sull'esasperazione che l'attuale disfacimento d'Italia (dalle frane alla carenza dei servizi pubblici elementari al deterioramento dell'intero sistema dei trasporti) comincia a provocare. Così che si provveda alla revoca della concessione, e le residue forze del buon senso possano opporsi con successo a questo ennesimo, vergognoso sperpero di denaro pubblico.

Antonio Cederna