

## Verso il Duemila

Molte spinte per il raddoppio dell'intera rete (oltre 6.000 km)

Sono previsti investimenti per 41.000 miliardi (27.000 dallo Stato)



L'alternativa nelle ferrovie nel mare nell'intermodalità

La richiesta del Pci per la finanziaria: «Tutto il programma va riconsiderato»

# Rete autostradale e suo futuro

Nell'inserto precedente sono state pubblicate le schede relative ai progetti di recupero ambientale e territoriale, e al sistema ferroviario, oggi continueremo a pubblicare le schede sulle ferrovie e quelle relative alla viabilità, ai porti, agli aeroporti e ad altre infrastrutture.

Ricordiamo - come era scritto chiaramente nella premessa a questa inchiesta - che la scelta delle opere e degli interventi non è assunta sulla base di un giudizio di merito. Essa mira piuttosto a fornire un primo quadro, solo esemplificativo, dei progetti e delle proposte che sono sul tappeto, un quadro che per la sua entità e il suo carattere contraddittorio impone di per sé l'esigenza di una selezione e di una scelta di priorità e di coerenza non solo in relazione alla limitatezza delle risorse, ma al rapporto con il territorio e l'ambiente e alla necessità di evitare gravi distorsioni e contraddizioni.

Sulla natura di questa scelta e nel vasto arco di problemi ad esso connessi, pubblichiamo, lunedì un confronto a tutto campo tra Libertini, Ligato, Perri, Prodi, Ruffolo, Salzano, Tonini, Turci.

Siamo giunti ad un nodo per ciò che riguarda la rete autostradale, in rapporto ad una concomitanza di fattori. Da un lato vi sono molte spinte verso un raddoppio dell'intero sistema italiano (oggi poco più di 6.000 chilometri) da parte di chi considera questa soluzione l'unica possibile per fare fronte alla congestione e al dirompente aumento del traffico delle merci. Questo spirito si è tradotto in stanziamenti ingenti nelle

varie leggi di settore e nelle leggi finanziarie sono previsti investimenti autostradali per 41.000 miliardi, dei quali 27.000 a totale carico dello Stato.

In contraddizione con questa spinta si muovono altri fattori. Intanto lo schema di Piano generale dei trasporti approvato dal Parlamento nega che la soluzione per il trasporto delle merci sia nel raddoppio autostradale, e punta sulle ferrovie, sul mare, sulla inter-

modalità. In secondo luogo, se si esclude il raddoppio, perché si esclude una strategia del trasporto merci tutta centrata sulla viabilità, i nuovi tronchi autostradali sono pochi. Sommando tutti quelli proposti, utili e inutili, si tratta dei seguenti interventi: la variante di valico appenninico, la Livorno-Cecina, la «bretella» Cisa-Brennero, la terza corsia Salerno-Reggio Calabria, il completamento del tra-

ffico del Frejus, la «bretella» Voltri-Rivarolo, il tratto autostradale da Aosta a Courmayeur. La metà di queste opere sono inutili e con difficili impatti ambientali, è assai difficile che si possa davvero realizzarle. Inoltre sulla costruzione di nuovi tronchi prevale certamente l'esigenza, assai urgente, di una vasta manutenzione, ordinaria e straordinaria.

In terzo si registra che in base alla norma che conce-

de per le autostrade a pedaggio un contributo pari al 67% del costo (norma contro la quale solo i comunisti hanno votato contro in Parlamento) in realtà partono poi solo le costruzioni che, in un modo o nell'altro, riescono ad assicurarsi un contributo statale pari al 100%. Infine le direttive Cee sulla liberalizzazione del transito conducono alla soppressione dei pedaggi e dunque ad una riorganizzazione del sistema autostradale.

Per queste ragioni il Pci avanza nella legge finanziaria la richiesta che tutto il programma autostradale sia riconsiderato dal governo e dal Parlamento, in coerenza con il Pgt. La prospettiva del futuro è indubbiamente quella di un sistema della grande viabilità unificato, e finalmente coordinato con lo sviluppo delle ferrovie e del trasporto marittimo, un sistema senza pedaggi, ad alto livello di manutenzione. Più che costruire nuovi tronchi autostradali, si tratta di modernizzare alcune arterie essenziali (per fare due esempi, la Cassia e la statale 106 jonica). I problemi della rete viaria in Italia, a questo punto, e se davvero si va verso un sistema di trasporti integrato e intermodale, sono quelli di una razionalizzazione, della efficienza e della sicurezza, non quelli della espansione.

La progettazione della Cispadana, elaborata dalla Regione Emilia-Romagna, trae origine dalla legge regionale n. 35 del 19 maggio 1980 «interventi promozionali per lo studio, la progettazione e la realizzazione dell'Asse Viario Cispadano» e dalla successiva convenzione Anas/Regione del 1981.

L'arteria partendo dal casello di Ferrara sud dell'Autostrada Bologna-Padova, collega l'Autostrada del Brennero a Rolo, la Autostrada della Cisa a Parma e il Centro intermodale del Ce p i m a Fontevivo (Pr). Un'attenta analisi socio-economica effettuata nell'ambito della progettazione ha messo in evidenza come l'area cispadana, tradizionalmente considerata «sottosviluppata» in relazione alle altre parti del territorio regionale, ha segnato un notevole svi-

## La direttrice Cispadana

luppo industriale: da una parte la nascita e il consolidarsi di fatti produttivi consistenti nell'area ferrarese (Cento, Ferrara, Copparo), dall'altra uno sviluppo indotto conseguente alla crescita industriale della fascia compresa fra Parma e Bologna.

Pertanto, la direttrice cispadana, pensata negli anni 70 come asse portatore e incentivante di sviluppo, ha assunto nel corso degli anni il ruolo di qualificare e consolidare uno sviluppo già avviato, collegando

zone a maggiore densità industriale con altre in via di sviluppo, promuovendo situazioni favorevoli ad un processo di crescita già iniziato, ma non ancora consolidato.

In sintesi, le funzioni del progettato asse cispadano possono così essere elencate:

- Razionalizzazione e miglioramento della rete regionale al servizio della mobilità di carattere locale (asse di distribuzione est-ovest)
- Razionalizzazione in senso est-ovest

della distribuzione dei flussi regionali ed interregionali nord-sud, disincentivando il corridoio via Emilia.

- Ridistribuzione dei flussi passeggeri e merci sulla rete primaria e secondaria regionale
- Miglioramento delle prestazioni complessive della rete nell'area cispadana.

Il tracciato, oltre a essere il più rispettoso possibile dei piani territoriali ed urbanistici dei singoli comuni, ottimizza l'accessibilità

all'asse stesso dai diversi poli generatori di traffico e minimizza l'impatto sul territorio e sull'ambiente. Per tale tracciato, che ha la lunghezza di circa 124 Km, la Regione ha redatto il progetto di massima e l'analisi costi benefici, il Consiglio di amministrazione dell'Anas lo ha approvato il 18 aprile 1986. La sua realizzazione è in due fasi: la prima prevede la costruzione di due corsie a larghezza complessiva di mt 10,50, la seconda altre due corsie che configureran-

no una superstrada a quattro corsie. La Cispadana oltre a un primo finanziamento di 61 miliardi nel programma triennale Anas 1985-1987, è stata riconosciuta arteria di importanza nazionale, da finanziare con fondi «fuori quota» ed ha ottenuto l'ulteriore somma di 20 miliardi.

Tali 81 miliardi consentono di iniziare la realizzazione dell'opera con due lotti: a Ferrara con la connessione all'A-13 e alla superstrada Ferrara-Mare e la costruzione di circa 16 Km, e a Parma con il collegamento alla via Emilia, il superamento del fiume Taro e la realizzazione di 4 Km.

Da ultimo va precisato che nel programma triennale '88-'90 dell'Anas è stata prevista la somma di L. 190 miliardi «fuori quota» che consentirà di realizzare gran parte dell'asse a due corsie.

L'ENEL, si è posto all'avanguardia, in ambito europeo, per quanto concerne il rispetto dell'ambiente, nella produzione di energia elettrica con centrali termoelettriche

Nelle nuove centrali policombustibili, l'ENEL produrrà energia elettrica secondo norme che si è autoimposto e che anticipano le direttive che la CEE, è previsto, dovrebbe approvare in futuro per le «Centrali pulite»

Anche nelle centrali in fase di conversione (da petrolio a carbone), si avrà una drastica riduzione delle emissioni inquinanti che si ridurranno a meno di un terzo rispetto ai valori che si avevano prima della trasformazione

QUALITÀ DELL'ENERGIA  
QUALITÀ DELLA VITA

ENEL  
IL SIGNIFICATO DI UNA PRESENZA