

## Verso il Duemila

Un'opera prevista da una convenzione Anas-Autocisa nel '74 e poi abbandonata

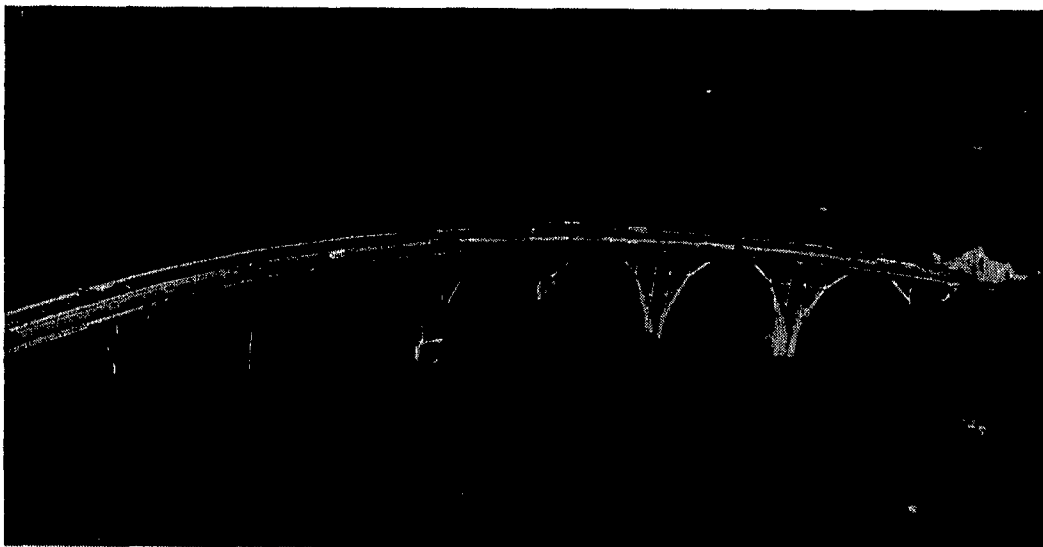
Una domanda: è giusta la terza direttrice autostradale?

# La bretella Autobrennero-Autocisa

Nel contesto dei grandi itinerari europei va collocata la realizzazione di più dirette relazioni tra la Pianura padana, il litorale tirrenico, Roma e il Sud del paese. L'ipotesi di nuova autostrada si pone in alternativa e concorrenza con l'asse ferroviario Brennero-Verona-Mantova-Suzzara-Parma-La Spezia e non appare compatibile con un'equilibrata distribuzione delle risorse.

Tra gli obiettivi di un rinnovato sistema dei trasporti che recuperi produttività ed economicità va sicuramente collocata, nel contesto dei grandi itinerari europei, la realizzazione di più dirette relazioni tra la Pianura padana, il litorale tirrenico, Roma ed il Sud del paese. Da qui la necessità di far rientrare, fra gli interventi a carattere prioritario, anche il potenziamento della ferrovia Parma-La Spezia (Pontremolese) e il suo collegamento con le direttrici dei valichi di frontiera, a cominciare dal Brennero, e la costruzione dell'asse viario scapadano (Ferrara-Fonterivo di Parma). La realizzazione di queste opere, cui va impressa una forte accelerazione, risulta coerente anche con l'opportunità di valorizzare Parma come centro di raccolta e smistamento merci. Discussioni e polemiche si susseguono, ma è invece auspicabile un collegamento autostradale tra l'Autobrennero e l'Autocisa. Questa nuova arteria, collocata dal piano de-

centrale della viabilità nell'ultima fascia di priorità, in modo inopinato è stata inserita tra le opere più urgenti del programma triennale 1985-87 con l'indicazione del tracciato Nogarole-Rocca di Verona - Fontivegge e di un costo (l'attuale sottovalutato) di 856 miliardi con contributo-regalo dello Stato alla Concessionaria di 582 miliardi (destinato a sicuro aumento). Alle perplessità suscitate da tanto solerità affaccendarsi attorno ad un'opera prevista da una convenzione Anas-Autocisa del 1974 poi dimenticata fino alla decisione delle forze di governo di rilanciare in modo indiscriminato la scelta autostradale, si aggiungono copiose obiezioni di merito che non possono essere sottovalutate. Se infatti è indubitabile che il dissolvimento fra le due autostrade richiede un miglior raccordo Autobrennero-Cisa è altrettanto doveroso intervenire in modo appropriato, che tenga conto di tutte le soluzioni possibili, e in parte già esistenti, e che sia convincente



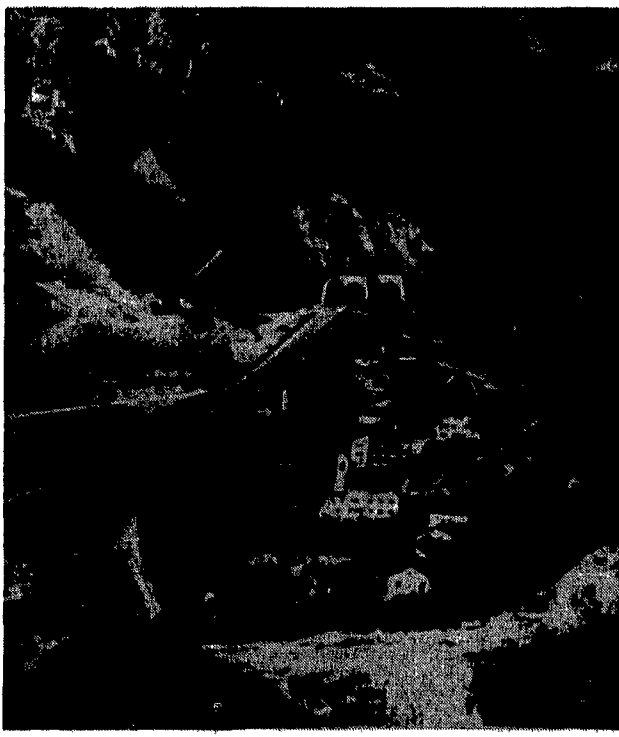
sotto il profilo della convenienza economica. La Regione Lombardia, che pure oggi sostiene la bretella, nel piano della viabilità non ha previsto alcun raccordo autostradale in quanto dallo studio dei flussi di traffico ha ritenuto sufficiente anche per il traffico a lunga percorrenza e di scambio fra Brennero e Cisa, la riqualificazione della strada statale «Sabbionetana» (Mantova-Parma), anche in connessione con la costruzione della superstrada «Cispadana» che, oltre a svolgere le funzioni di strada alternativa alla via Emilia, intersecando l'Autobrennero all'altezza di Reggiolo, va considerata come una delle risposte al collegamento Brennero-Cisa.

Inevitabile è quindi chiedersi se sia giusta una terza direttrice, per di più autostradale, verso Parma per la quale non vi è alcuna previsione di pressanti fabbisogni di traffico e che servirebbe a ridurre di soli 20 km la distanza Nogarole-Rocca-Fonterivo rispetto alla superstrada Cispadana, e di 10 km quella tra Mantova e Parma, via Sabbionetana.

Ancora: l'ipotesi di nuova autostrada si pone in alternativa e concorrenza con l'asse ferroviario Brennero-Verona-Mantova-Suzzara-Parma-La Spezia e non appare coordinabile con l'obiettivo del riequilibrio modale perseguito dal Piano Generale Trasporti e

con la decisione del governo austriaco di trasferire su ferrovia il traffico merci proveniente dalla Germania, sottrarre oltre 400 ettari ad una delle agricolture più produttive del paese, richiederebbe un consumo di inerti stimato in circa 13 milioni di mc e determinerebbe un rilevante costo ambientale con l'attraversamento del Parco del Mincio e dei fiumi Oglio, Po e Taro, attorno al quale è necessaria una preventiva valutazione da parte del ministero dell'Ambiente.

Sono queste le considerazioni che fanno della bretella un vero e proprio caso e un significativo esempio dei limiti e delle contraddizioni proprie di una politica dei trasporti non ancorata ad una reale programmazione che dia certezze in ordine alle priorità ed alla convenienza ad investire che nella fattispecie si conseguono portando a compimento opere già progettate e finanziate almeno in parte e migliorando, con costi anche territoriali infinitamente inferiori, la restante viabilità statale e provinciale che presenta oggi pessimi livelli di servizio. Va perciò evitato, in questi casi, che le esigenze proprie della Concessionaria e pressioni politiche di vario genere consentano, prima di una rigorosa verifica, l'avvio di un'opera che ha tutte le caratteristiche di un pessimo investimento.



## La «camionale» e l'attraversamento appenninico

Due anni fa fu avanzata la proposta di raddoppiare l'Autosole da Modena a Incisa per fronteggiare la congestione del traffico. L'opposizione delle due Regioni Emilia-Romagna e Toscana direttamente interessate. Un'ulteriore concentrazione sulla dorsale Milano-Bologna-Firenze. L'esigenza del riequilibrio dei flussi di traffico. Un pacchetto alternativo e la variante di valico.

Due anni fa fu avanzata la proposta di raddoppiare l'Autosole da Modena a Incisa, per far fronte alla congestione del traffico che cresce drammaticamente nella traversata appenninica. Una forza politica - i comunisti - e due regionali, l'Emilia Romagna e la Toscana, contrastarono il progetto con motivazioni convergenti.

In primo luogo esso preludeva ad una strategia di raddoppio dell'intero sistema autostradale italiano in contraddizione con l'esigenza di un riequilibrio dei flussi di traffico verso la ferrovia e il mare, recepito anche nello schema del Piano generale dei trasporti, approvato dal Parlamento in secondo luogo - fu osservata - quella soluzione andava nella direzione pericolosa di una ulteriore concentrazione dell'attraversamento appenninico sulla sola dorsale Milano-Bologna-Firenze, mentre è più razionale un decentramento degli attraversamenti.

### Proposte alternative

Il Pci presentò anche in quell'occasione un pacchetto di proposte alternative, che comprendono il raddoppio ferroviario, la modernizzazione della ferrovia pontremolese da Livorno e Spezia a Parma, verso il Brennero, la modernizzazione delle linee ferroviarie «pontelana» e «sentina» rispettivamente da Pistoia verso l'Emilia, e da Firenze verso la Romagna, il completamento dell'itinerario europeo di grande viabilità E-45 (superstrada Roma-Cesena, con proseguimento

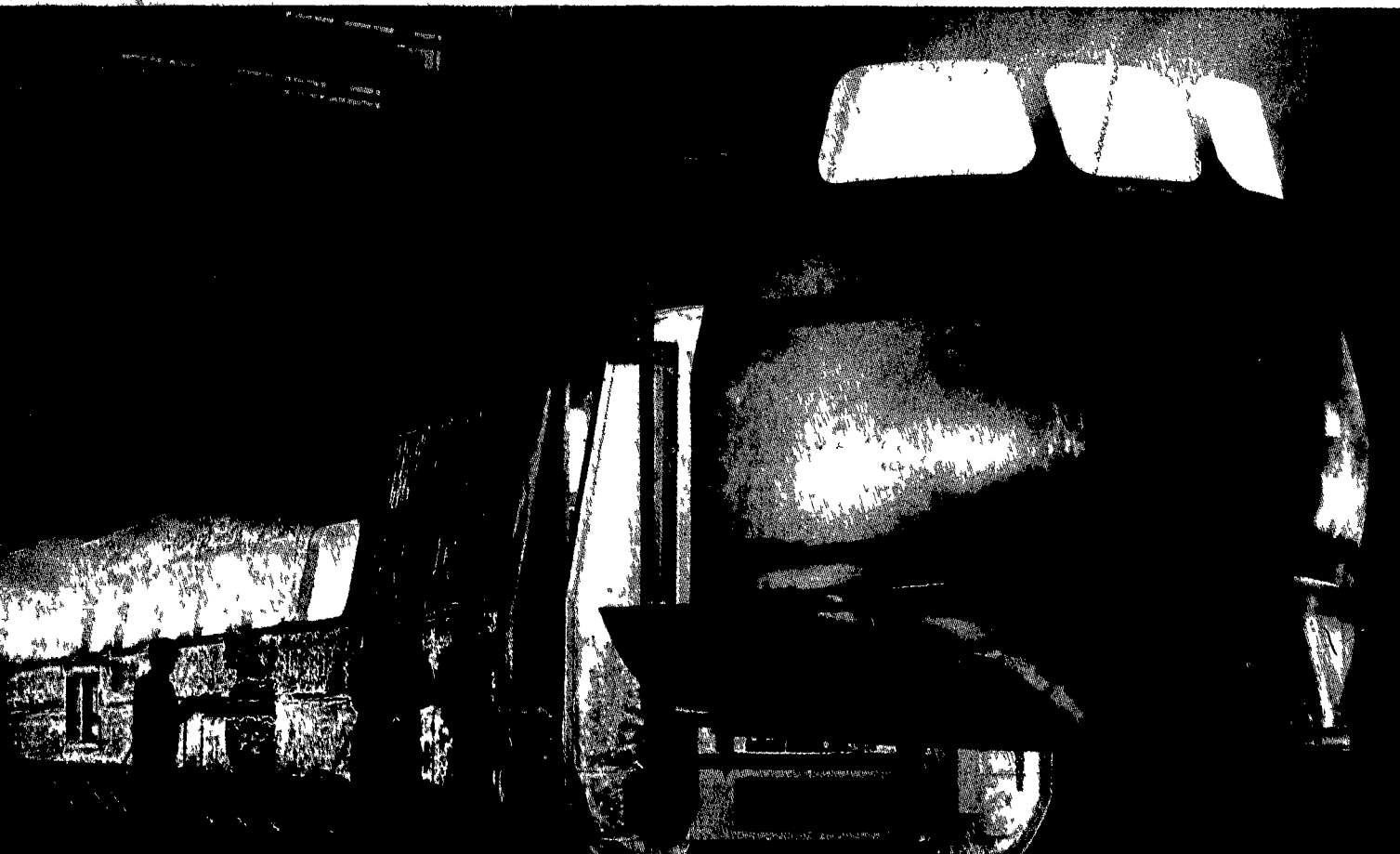
per Venezia) al quale mancano una cinquantina di chilometri, l'autostrada Livorno-Cecina in continuità con l'esistente autostrada della Cisa (Spezia-Parma), e con innesto a Cecina nella Aurelia modernizzata e ampliata; un progetto di cabotaggio per dirottare una quota del traffico merci interno sul Tirreno e sull'Adriatico.

### Decentramento territoriale

Questo «pacchetto» tiene conto delle previsioni del Pgt su di un aumento del transito delle merci del 40% sino al 2000, e recepisce la necessità di un decentramento territoriale e di un riequilibrio del sistema dei trasporti. I comunisti non escludono una ridotta variante autostradale di valico tra Sesto Marconi a Barberino, per fronteggiare il grave problema dell'obsolescenza dell'A1, ma la sottopongono alle condizioni di una procedura di impatto ambientale e di un autofinanziamento.

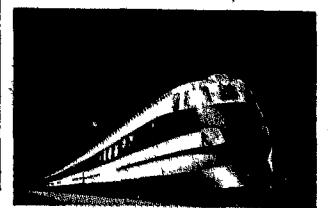
Le Regioni Emilia Romagna e Toscana hanno chiesto e ottenuto una procedura d'impatto ambientale, che ha in sostanza bocciato il progetto della Società autostradale, proponendo modifiche radicali. Nel frattempo le Ferrovie hanno deciso il raddoppio della Firenze-Milano e le altre opere sopra indicate. Ma, nell'insieme, le decisioni strategiche e operative sono in grave ritardo, e ciò esaspera il conflitto tra mobilità e ambiente, che può essere conciliato, appunto, solo con un progetto alternativo.

## ETR 450. IL FUTURO E' IN ARRIVO.



Fiat Ferroviaria ha iniziato a produrre nelle officine di Savigliano 14 elettrotreni ETR 450 ad Alta Velocità per un totale di 130 elementi. Derivato dal famoso Pendolino, l'ETR 450 ad assetto variabile rappresenta la sintesi dei risultati della ricerca che, a partire dai primi anni '70, ha caratterizzato l'impegno Fiat nel miglioramento di tutte le prestazioni sui traccati esistenti, con particolare riguardo alla velocità, ai confort di marcia e alla sicurezza. La tecnologia altamente innovativa adottata costituisce un significativo punto di forza nel programma di rinnovamento, di ricerca e di efficienza in cui è impegnato il nuovo ente FS. La consegna degli elettrotreni è prevista tra la seconda metà dell'87 e la fine dell'89.

Principali caratteristiche: 14 elettrotreni di cui 10 composti da 11 elementi ciascuno e 4 da 5 elementi - Velocità di punta 250 km/h - 20% di incremento della velocità in curva grazie al dispositivo di inclinazione automatica delle casse - Aria condizionata - Servizio di bar e di ristorazione al posto - Telefono.



FIAT FERROVIARIA Savigliano  
VIAGGIO NELL'EVOLUZIONE