

Maurizio Lotti, della commissione Trasporti del Senato

# Quasi 28.000 miliardi per nuove autostrade

Oggi la strada trasporta il 90% delle persone e oltre il 78% delle merci. Va migliorata la funzionalità della rete. La soluzione sta nell'affermare il ruolo della programmazione. Al Senato il Pci ha presentato una risoluzione per riformulare i programmi autostradali. Perché il Pci ha votato contro il piano decennale. La difficoltà a spendere dell'Anas.

Sulla questione della viabilità, un problema serio, alla ribalta in questi ultimi anni interviene il sen. Maurizio Lotti, della commissione Trasporti del Senato.

Quali sono le idee guida che nel settore della viabilità verranno esposte alla conferenza?

Le nostre proposte si collocano nel contesto di azioni che ha come scopo il passaggio da un sistema disorganizzato, non integrato e con una carenza intermodale, dominato dalla motorizzazione privata, ad un vero sistema integrato e intermodale, fortemente riequilibrato verso la ferrovia e il mare così come delineato dal Piano generale dei trasporti.

Allora proponiamo il blocco degli interventi sulla viabilità stradale e autostradale?

Non è questo che vogliamo. Anzi, l'obiettivo prima enunciato richiede un'organica politica della viabilità. I problemi posti dallo sviluppo incontrastato del trasporto su gomma sono sotto gli occhi di tutti, non possono essere negati o esorcizzati: vanno risolti. I dati parlano da soli: la strada trasporta il 90% delle persone e oltre il 78% delle merci, la ferrovia il 10% e il cabotaggio marittimo il 15% delle merci. Anche se si riuscirà, con enormi sforzi, a trasferire quote significative di traffico alla ferrovia e al mare, tenuto conto che il trasporto è destinato ad aumentare di circa il 40% da qui al 2000, alla strada rimarrà comunque un ruolo prevalente. È quanto sta accadendo, del resto, anche in paesi come Francia e Germania che hanno una dotazione ferroviaria ben superiore alla nostra. Va perciò migliorata la funzionalità della rete, assicurato il minimo vitale di mobilità e di fluidità nella vita economica e sociale. Eliminare le strozza-

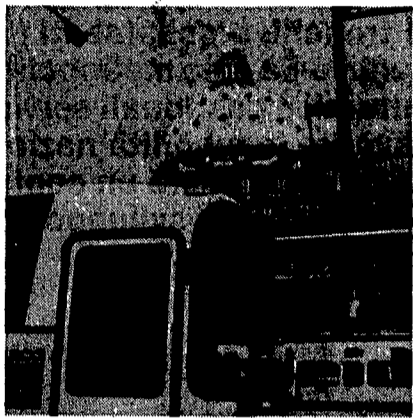
ture, le congestioni a ridosso delle aree urbane, dare sicurezza alla circolazione significa anche recuperare le ragioni del territorio e dell'ambiente. Insomma, è certo sbagliato pensare e proporre di risolvere tutto con un nuovo grande boom di strade e autostrade, ma è fuorviante vedere il nemico in ogni metro di strada. La soluzione sta nell'affermare il ruolo della programmazione economica (che in questo caso significa uso delle risorse finalizzato a costruire il nuovo sistema dei trasporti) e della pianificazione del territorio e delle aree urbane. È all'interno di queste linee che collochiamo la nostra azione.

I programmi dell'Anas corrispondono a questo obiettivo?

No. Il piano decennale ha dimensioni monumentali ed in esso coesistono indicazioni utili e molte altre inutili e dannose. Lo stesso dicasi per il programma triennale 1985-87 che, di fatto, rappresenta il massimo sforzo operativo dell'Anas e che assorbirà tutte le risorse disponibili almeno per i prossimi cinque anni. In Parlamento il Pci ha votato contro questi piani. Con essi, infatti, si sono vanificati i propositi della legge 531/1982 che aveva definito una solida cornice programmatica.

Ma non è stata proprio la 531 a derogare alla sospensione della costruzione di nuove autostrade?

Sì, ma si trattava di deroghe per opere che il costante aumento dei flussi di traffico e la necessità di completare alcuni itinerari avevano reso necessarie. Ma oggi sta accadendo qualcosa di diverso e di inaccettabile. Anas e maggioranza governativa hanno passivamente recepito tutte le domande di nuove costruzioni avanzate dalle società alla ricerca di proroghe delle con-



cessioni e fortemente allettate dal contributo dello Stato fissato nella più che generosa misura del 68% per un importo complessivo di quasi 28 miliardi. Si vorrebbero costruire circa 1700 km. di nuove autostrade praticamente a spese dello Stato e senza alcuna seria verifica di redditività in termini di costi e benefici. Questa linea di spreco di risorse in presenza di un colossale debito pubblico va battuta. Essa rappresenta la resa definitiva all'egemonia, politica oltre che economica, esercitata sino ad ora dalla grande industria automobilistica. Sia chiaro: non abbiamo pregiudizi di sorta contro le autostrade, ma ci opporremo a tutte quelle non strettamente indispensabili per dare funzionalità al sistema, per garantire adeguati livelli di sicurezza e a quelle incompatibili con le esigenze dell'ambiente.

Ma ormai i programmi sono stati votati dal Parlamento, sono state fatte promesse, ci si prepara alla grande spartizione...

È vero. Ma a questo gioco noi non ci siamo e può essere interrotto. Confidiamo in un ripensamento delle forze politiche che l'hanno attivato. Esse, oltre che con noi, dovranno anche misurarsi con le nuove e sempre più diffuse attenzioni suscitate dalle emergenze territorio e ambiente. Al Senato abbiamo presentato una ri-

soluzione con la quale chiediamo di riformulare i programmi autostradali, la verifica di validità economica e di impatto ambientale per ogni opera, il rispetto del principio dell'autofinanziamento con possibili eccezioni per le tratte che presentino particolari difficoltà di costruzione e rispondano a riconosciute necessità nazionali. Chiediamo altresì che, in presenza di contributi dello Stato si riconsideri sia la questione dei pedaggi che l'intero sistema della concessione. Al momento della sua presentazione il nostro documento ha destato attenzione e interesse. Staremo a vedere, anche perché questo è uno spezzone della questione morale aperta nel paese.

E le risorse finanziarie che verrebbero così liberate come dovrebbero essere destinate?

A interventi di ammodernamento e riqualifica della viabilità ordinaria, a completare i grandi itinerari longitudinali e trasversali anche quale contributo al superamento degli squilibri tra le diverse aree, a realizzare assi attrezzati per la connessione con i porti e gli interporti, a potenziare la manutenzione, a stringere intese tra Anas, Regioni ed Enti locali per realizzare sistemi integrati nelle aree metropolitane compresi i parcheggi. Questo è anche il modo per valorizza-

re il ruolo dell'Anas che certo ha bisogno di essere riformata, e profondamente, ma che da subito potrebbe divenire strumento decisivo di collegamento con i punti nodali della mobilità del paese rientrando così nella logica propria del Piano generale trasporti.

Quanto riserva il bilancio dello Stato alla viabilità?

Premetto che lo stratificarsi dei diversi piani e programmi e il loro continuo protrarsi a causa dei gravi limiti nella capacità di spesa dell'Anas hanno determinato un'enorme confusione. Tuttavia i dati possono così essere aggregati. Per le strade statali sono disponibili circa 8.700 miliardi e per le autostrade in concessione circa 3.700 miliardi. Inoltre la «finanziaria» ha stanziato per il triennio 1988-90 altri 1.058 miliardi (non ancora ripartiti tra i diversi settori di spesa) di fronte ad una necessità quantificata dell'Anas, sempre nel triennio, di 18 mila miliardi. Molte illusioni sono quindi destinate a cadere. Anche perché la situazione ha dell'assurdo: l'Anas non riesce a spendere ciò che le viene assegnato e continua a chiedere migliaia di miliardi per programmi faraonici zeppi di cose inutili e dannose.

Un'ultima domanda. Hai ricordato la difficoltà a spendere dell'Anas: quali rimedi propone il Pci?

Il problema riguarda l'intero comparto delle opere pubbliche comprese quelle di competenza di Regioni, Province e Comuni. Abbiamo montagne di residui passivi e non si attivano i cantieri con relativa occupazione. Un passo innanzi, grazie anche al nostro apporto, lo si è fatto con la «finanziaria» che snellisce le fasi procedurali precedenti l'appalto fino ad arrivare ad accordi di programma vincolanti per tutte le amministrazioni interessate. Il Pci ha poi allo studio una nuova disciplina degli appalti. Relativamente all'Anas vanno rimossi gli attuali gravi limiti di organici, quantitativi e di specializzazione, e più in generale si impone la sua riforma, è auspicabile che dalla conferenza escano indicazioni utili in proposito.



Società TFi  
Trasporti ferroviari  
Italiani S.r.l.

- TRASPORTI INTERMODALI
- TRASPORTI FERROVIARI
- ▽ CONSULENZA LOGISTICA

Sede legale: Milano - Viale Premuda, 10

Centro commerciale: Sesto San Giovanni (MI) - Piazza Diaz, 12

Tel. 02/2407251 n. 4 linee Sel. passante

Tel. F.S. 5369 - Telex 310503 - Telefax 02/2470614

## TECNOLOGIA AVANZATA PER L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA

Le sei maggiori Società italiane di trazione elettrica, segnalamento, automazione, telecomunicazioni, sicurezza per il trasporto di passeggeri e merci su rotaia, hanno deciso di unire le proprie risorse per proporre all'Ente Ferrovie dello Stato il meglio dell'industria del settore dal punto di vista delle capacità tecnologiche e produttive.

L'obiettivo di ANSALDO TRASPORTI, LUZI, SAE, SASIB, SIRTÌ e WABCO WESTINGHOUSE è unico: Individuare le soluzioni tecnologicamente più innovative per la realizzazione del progetto "Alta Velocità", il nuovo sistema ferroviario Italiano.

Da questa comunione di intenti è nato il CONSORZIO SATURNO, il cui scopo è di coordinare l'attività delle singole aziende consentendo a ciascuna di esprimere al meglio le proprie potenzialità e competenze, per offrire un servizio migliore alle Ferrovie dello Stato e quindi al cittadino.

Il CONSORZIO SATURNO armonizza pubblico e privato in un unico gruppo che si pone all'avanguardia per le elevate capacità progettuali e per uno spiccato orientamento alla ricerca e sviluppo nei settori delle tecnologie più avanzate.

Ansaldo Luzi Sae Sasib Sirti Wabco  
Trasporti Westinghouse

# CONSORZIO SATURNO