

Caro petrolio e inquinamento. Servono davvero nuove autostrade?

E' proprio il tempo di pensare a nuove autostrade.

Dobbiamo essere davvero grati ai nostri governi, ai nostri amministratori, per il lungimirante programma di nuove "strategiche e indispensabili" autostrade avviato dal 2000 ai giorni nostri. Un programma di infrastrutture che segneranno da nord a sud, da est a ovest, tutto il territorio del nostro Paese per i prossimi secoli.

Un progetto di grandi opere che, nelle loro intenzioni, dovrebbe servire a mantenere la competitività dei nostri prodotti sul mercato internazionale.

Così l'elenco delle personalità da ringraziare è lungo: dai politici ai capi di governo, ai ministri delle infrastrutture e dello sviluppo economico, ai presidente delle regioni e delle province, agli assessori regionali e provinciali alle infrastrutture e ai trasporti, alle associazioni di categoria del mondo imprenditoriale,

C'è un piccolo dettaglio che forse è sfuggito. Qualcuno ha mai pensato ai limiti dello sviluppo basato sulle autostrade, tutte stranamente definite "strategiche e indispensabili", di fronte al costo irreversibilmente sempre più alto delle fonti fossili a partire dal petrolio ed alla prospettiva, nel breve periodo, di un loro esaurimento?

Il costo del barile di petrolio è schizzato dai 72 dollari del 16 aprile 2006, agli 80 dollari del 13 settembre 2007 ai 108 dollari del 10 marzo 2008, trascinando in un aumento dei costi generalizzato, tutta la lunga filiera che usa il petrolio e i suoi derivati per produrre e per muoversi.

E' noto che l'impegno finanziario per la realizzazione delle nuove autostrade è enorme: le sole otto nuove autostrade della Lombardia hanno costi previsti di circa 12 miliardi di Euro. Come e chi ripagherà queste infrastrutture destinate ad essere prima o poi fortemente sottoutilizzate? Forse con il costo del biglietto dal casello di Gazzo Pieve San Giacomo a quello di Cremona, sull'autostrada ipertecnologica Cremona-Mantova?

Con i costi del gasolio sempre più alti, conviene davvero continuare a far correre i TIR da uno stabilimento in Sicilia, a quello di Budapest per poi assemblare tutto a Torino? Certamente c'è sempre qualcuno che ci guadagna: è chi riesce a mettere la sua merce sul mercato a un prezzo "competitivo", secondo la perversa logica del profitto che privatizza gli utili e socializza le perdite. In questo caso socializza quelle "esternalità" costituite dagli alti costi sociali e ambientali del trasporto merci su gomma creati dalla logica industriale del "just in time". Una strategia, questa, che non prevede più scorte, né magazzini di stoccaggio presso le industrie, oltre ad una gestione "diffusa" del sistema di produzione.

Conviene davvero proseguire nella distruzione del territorio, nell'inquinare sempre più l'ambiente, seguendo la bassa logica dello sfruttamento, in nome del profitto, fino all'ultima goccia delle risorse naturali e continuare a investire in questo modello di sviluppo e in questo sistema di trasporti privati?

Pesantemente negativo è il saldo ambientale del sistema dei trasporti su gomma che contribuisce pesantemente per circa il 30% (con il 75-80% di emissioni da parte dei mezzi pesanti) all'effetto serra, al riscaldamento atmosferico del pianeta, al fenomeno delle piogge acide, all'incremento delle malattie cardiovascolari, dell'apparato respiratorio con attacchi d'asma in adulti e bambini, al rumore. Senza dimenticare che alcuni componenti dei gas di scarico dei veicoli sono associati ad un aumento del rischio di contrarre tumori. Uno studio effettuato in Francia, Svizzera ed Austria nel 1999 ha dimostrato che l'esposizione cronica all'inquinamento da traffico ha provocato 21.000 morti, 300.000 casi

di bronchite nei bambini, 15.000 ricoveri ospedalieri per malattie cardiache, 395.000 attacchi d'asma negli adulti e 162.000 nei bambini (fra il 30 e il 50% dei casi è stato attribuito all'inquinamento dell'aria).

Il sistema della mobilità su gomma contribuisce per una quota non indifferente al superamento dei limiti dell'inquinamento previsti per l'Italia, dall'Unione Europea. E la bolletta da pagare per le tasche dei cittadini è davvero pesante: 2 miliardi di Euro all'anno dal 2008 al 2012. Poi i limiti delle emissioni previsti dalla U.E. sono destinati ad essere ulteriormente abbassati: quanto dovrà pagare ancora "pantalone" se il sistema industriale e dei trasporti non si mette in regola, a partire da oggi?

In Europa, nel solo 1999, gli incidenti stradali hanno provocato ben 42.000 morti. Con costi sociali altissimi che, sempre secondo i dati del 1999, ammontavano per l'Italia a 37 mila miliardi di vecchie lire, in pratica come una manovra finanziaria!

In Italia il sistema dei trasporti su gomma ha provocato, nel 2005, oltre 5.400 morti e 314.000 feriti (parte dei quali divenuti invalidi permanenti): come se ogni 12 anni venisse cancellata dalla faccia della terra una intera città di 60.000 abitanti, come Cremona!

Come si fa, allora, a credere che il sistema del trasporto su gomma è un sistema sicuro? Abbiamo visto anche dalle nostre parti, il 22 febbraio 2008, sull'autostrada A21 Brescia-Cremona-Piacenza gli effetti disastrosi degli incidenti provocati dall'effetto combinato di nebbia e dalla imprudenza degli automobilisti: sette morti, sessanta feriti, un centinaio di autoveicoli distrutti.

Nonostante le tecnologie più avanzate disponibili sul mercato nell'anno di grazia 2008, la nebbia rappresenta ancora un limite pesantissimo alla mobilità su gomma e non solo: ne è un esempio tragico l'incidente ferroviario del 7 gennaio 2005 a Crevalcore sulla linea Bologna-Verona. Se le ferrovie hanno esteso, a furor di popolo, ormai su tutta la rete il sistema di sicurezza SCMT (Sistema Controllo Marcia Treni), ci si chiede come mai sulle autostrade non si è più parlato di safety-car sulle autostrade in caso di nebbia. Come mai il sistema "tutor" che permette il controllo della velocità (da abbassare automaticamente nelle giornate di nebbia) non viene esteso su tutta la rete stradale e autostradale. Soprattutto rimane senza risposta il perché non si pensa di chiudere le autostrade quando non ci sono le condizioni di sicurezza minime e una marcia a vista sicura tra un veicolo e l'altro.

Ragioni di cassetta, di bilanci da far quadrare che prevalgono spudoratamente sul valore della vita umana?

Siamo davvero certi che è questo il sistema, il modello di sviluppo su cui si devono concentrare le enormi risorse finanziarie e il destino economico del nostro Paese?

Allora, è ancora il tempo di nuove autostrade? Se consideriamo i costi dei trasporti e il futuro del petrolio verrebbe da dire: "Game over", come la scritta che compare sul flipper per chi ha finito le biglie e tenta, inutilmente, di giocare ancora.

In Francia Sarkozy ha lanciato una nuova moda: più ferrovie e stop a nuove autostrade. Riuscirà a contaminare anche i politici italiani?

Soresina, 11 marzo 2008.

Ezio Corradi