

Strade: costi, opportunità e tutela dell'ambiente

Per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità, è necessario rivedere l'intero sistema di governo del territorio ottimizzando, in un'ottica federalista, ruoli, poteri e risorse

Alberto Giudici*, Paola Villani**

Il sistema delle infrastrutture stradali in Italia viene considerato solo in termini di «strade di categoria C o superiori» ed ecco quindi le statistiche che informano della carenza infrastrutturale italiana in relazione ai valori che si riscontrano negli altri Paesi europei. Strana, quanto del tutto anomala, questa considerazione, in virtù del fatto che l'Italia annovera un'estesa complessiva assai maggiore di quella riscontrabile, ad esempio, in Germania o in Francia. Estesa stradale che da un lato offre l'opportunità di attraversare ambiti naturali esclusivi, e dall'altro, rappresenta un costo di gestione rilevante per Comuni ed Enti che

devono mantenere in buono stato queste strade.

L'immenso patrimonio stradale italiano, come detto, non ha raffronti in Europa e l'elevata densità abitativa in Italia, unitamente ai fenomeni di decentramento residenziale in atto da qualche lustro, sono dovuti principalmente alla possibilità di raggiungere tutti i centri di maggiore dimensione in tempi ristretti. Tempi ristretti garantiti da una rete ramificata e diffusa oltre che complessivamente poco soggetta a flussi di traffico intenso, almeno sino alle periferie urbane.

La pianificazione sostenibile del territorio può ripartire dalla ricostituzione di alcune relazioni all'interno di una più ampia visione condivisa: il sistema della residenza e quello dei trasporti debbono integrarsi per minimizzare, laddove possibile, gli impatti delle onerose esternalità negative (congestione urbana, inquinamento atmosferico, rumore, consumo di suolo, sicurezza, ...) che pesano sui conti pubblici, sullo stato della mobilità urbana e, non da ultimo, sull'ascendente valore della qualità di vita.

La tendenza in atto ha spinto, e continuerà a spingere anche nel prossimo futuro, moltissime persone a scelte residenziali difficilmente compatibili con poli-

tiche di mobilità sostenibile. Complice il degrado delle maggiori aree metropolitane ed i costi. Tendenzia che potrà essere invertita solo quando la qualità della vita nelle grandi città sarà vicina - se non del tutto paragonabile - a quella dei piccoli centri: rapidità di spostamento, mobilità pedonale e ciclabile, ampi spazi verdi e aree pedonali diffuse.

Appare del tutto evidente che la partita decisiva si gioca a livello locale, in quelle aree urbane dove si riscontrano i maggiori problemi ma anche le più interessanti vie d'uscita dalla crisi delle città moderne.

Questo scenario richiede, a livello nazionale, di sviluppare una profonda revisione del sistema di governo del territorio che, ispirandosi a riforme urbanistiche regionali, rimetta in discussione ed ottimizzi, in un'ottica federalista, ruoli, poteri e risorse per raggiungere gli auspicati obiettivi di sostenibilità.

Rete stradale e fruizione turistica

In Italia gli spostamenti turistici interni tendono ad essere effettuati con mezzo privato, grazie alla presenza di una rete stradale piuttosto articolata e alle peculiarità dei contesti attraversati sia in termini di patrimonio storico - artistico sia per la bellezza dell'ambiente naturale, fattori che spingono i turisti, italiani e stranieri, ad avvalersi delle due o quattro ruote confidando nella perfetta transitabilità delle nostre strade (e capita di leggere notizie di incidenti frontali tra veicoli inglesi e statunitensi in Toscana).

Se la costruzione di nuove tratte autostradali agevola gli spostamenti di lungo raggio è altresì fuori discussione che questi nuovi tracciati siano in larga parte voluti per agevolare i traffici commerciali. La domanda da porsi è quindi relativa agli scenari di sviluppo che il Governo desidera, nella matematica certezza che ad ogni azione corrisponda sempre uno scenario che sarà tanto più differente quanto maggiormente diversi saranno i fattori che lo possono determinare. Quanti italiani - oggettivamente - desiderano che strade della propria regione si configurino come un «corridoio» europeo per il traffico merci? E quanti italiani - invece - sarebbero assai più pro-



Strada coperta nella Rocca Paolina a Perugia



Tracciato della Via Francigena nei pressi di Casalpusterlengo



Strada dissestata a Sant'Angelo in Vado

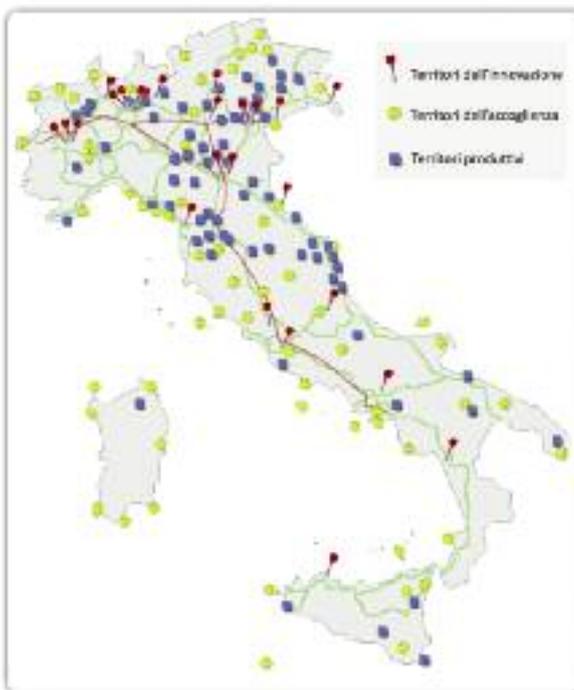
pensi ad uno sviluppo armonico del territorio nel quale risiedono? Non si tratta di fare considerazioni economiche dettagliate tra costi e benefici di ogni singolo tratto di strada in costruzione, o in progetto, ma è sufficiente analizzare i dati dei due comparti citati: quelli che il CENSIS definisce in un caso «poli della logistica» e nell'altro «territori dell'accoglienza».

Il territorio, ma ancor più il paesaggio, in Italia costituisce un valore inestimabile e da qui deriva una continua pressione per orientare gli insediamenti, oppure ostacolarne del tutto la realizzazione, puntando sia sulle caratteristiche architettoniche sia su quelle tipologiche. L'ambiente naturale od antropico in Italia rappresenta, in confronto a tutti gli altri Paesi europei, un notevole vantaggio competitivo ed appiattirsi sulle politiche comunitarie non è detto che serva al Paese. L'eccellenza non ha alcun interesse per l'uniformità. E le peculiarità diffuse ed inestimabili, sia nei differenti ambiti urbani sia locali in termini di qualità paesaggistiche, sono peculiarità uniche al mondo (anche se molti vogliono far credere il contrario) e rappresentano, assai più di un vessillo, l'identità nazionale.

Caratteristiche uniche che permettono alla Nazione di essere unita sia per la tutela dell'ambiente naturale sia per la conservazione delle bellezze architettoniche. E non sarà certo un breve tratto autostradale o un ponte che garantiranno benefici economici maggiori.

Costi di manutenzione ed opportunità economiche

Occorre, anche se si tratta di investire enormi risorse economiche, mantenere e adeguare la viabilità minore e rurale esistente, rete la cui estesa supera in rapporto i seicentomila chilometri dei fran-



I luoghi delle eccellenze territoriali in Italia secondo il CENSIS [Rapporto 2009]

cesi, che includono nel calcolo anche duecentoventimila chilometri di tracciati non pavimentati. Occorre preservare le strade dai danni dei mutamenti climatici in atto e progettare interventi di consolidamento laddove occorrono, iniziando a considerare questa «minore» come la vera rete stradale che caratteriz-

za il Paese. Assai più degli oltre seimila chilometri di autostrade che così poco rappresentano l'Italia nelle tabelle di confronto internazionale.

Non si vuole mettere in discussione la necessità di realizzare taluni tratti di strada quanto sottolineare la necessità di integrare più efficacemente gli obiettivi di tutela e fruizione del paesaggio con quelli di sviluppo economico. Questo ben sapendo che la competitività sia oggi ridotta in misura significativa sia dalla congestione veicolare che dal diffuso stato di degrado di molteplici tratti stradali, degrado reso evidente dalle recenti anomalie climatiche.

A partire dalla limitatezza delle risorse disponibili (finanziarie ma anche territoriali ed ambientali) occorre orientare la politica di settore anche sul lato della domanda, passando ad un'azione «integrata» che sappia analizzare mobilità e accessibilità dei luoghi nelle sue componenti quantitative e qualitative, con l'obiettivo di valutare risposte alternative ed articolate. Fare i conti oggi con risorse limitate significa privilegiare interventi di riqualificazione e potenziamento delle reti infrastrutturali esistenti, promuovere la capacità innovativa nella gestione delle reti e

dei servizi nonché attivare strategie efficaci insieme a misure efficienti.

Accessibilità, qualità dell'ambiente e tutela delle risorse sono tutti obiettivi primari che concorrono ad un'innovativa politica dei trasporti.

*Pianificatore Territoriale

**Politecnico di Milano, DIAR Infrastrutture viarie