

È quella, lunga 64 km, che unisce in Germania Kassel a Eisenach lungo i monti dell'Assia

L'autostrada più cara del mondo

Previsti 480 mln di euro, ma ora non ne bastano 2 mld

da Berlino
ROBERTO GIARDINA

Die teuerste Autobahn der Welt, l'autostrada più cara del mondo. I tedeschi vogliono toglierci tutti i record, anche quelli meno appetibili. I 64 chilometri in costruzione da Kassel a Eisenach sono, per loro, i più dispendiosi di tutti i tempi, ma trascurano la Salerno-Reggio Calabria. Certamente, l'autostrada attraverso i boschi e i monti dell'Assia è la più inutile, mentre la nostra servirebbe allo sviluppo del Meridione, sempre che un giorno venga completata. Dopo l'ormai farsesca storia del nuovo aeroporto di Berlino, la cui inaugurazione continua a essere rinviata, e quella della stazione di Stoccarda che continua a moltiplicare i suoi costi, ora i tedeschi si indignano per la A44, che sta sprestando miliardi dei contribuenti. All'inizio erano stati previsti 480 milioni di euro, adesso non dovrebbero bastare 2 miliardi, oltre 28 milioni a chilometro, cinque volte più della media.

Il primo progetto risale addirittura a novant'anni fa, durante la Repubblica di Weimar. Poi la realizzazione fu

iniziata dai nazisti. Per loro, le autostrade avevano innanzitutto un'importanza militare e l'autostrada avrebbe unito la regione a Nord di Francoforte a Eisenach, la città di Lutero, in direzione di Jena. Le battaglie avvengono, o avvenivano, sempre negli stessi luoghi, da Giulio Cesare a Napoleone, e si prevedeva dunque che, in caso di conflitto con l'Unione Sovietica, la zona avrebbe avuto una grande importanza strategica. Ma le guerre moderne seguono un'altra logica. Dei progetti nazisti è rimasto solo un ponte, costruito nel 1940, collegato con il nulla.

Dopo la fine del III Reich, Kassel e Eisenach furono separate dalla Cortina di ferro. Inutile costruire strade senza sbocco. Le Autobahnen e le linee ferroviarie si svilupparono tra Nord e Sud, e non da Ovest a Est. Solo da tre punti si poteva raggiungere Berlino per strada: da Amburgo, da Norimberga, da Francoforte. Tutto cambiò dopo la riunificazione, ma ormai la A44 non serviva più a nulla. Eppure, i politici sono tutti uguali e, negli anni novanta, si ricominciò a progettare di completare il tratto interrotto decenni prima, nell'euforia seguita alla caduta del Muro. E oggi, contro la rinuncia logica e opportuna

sono entrate in campo le lobby del cemento armato. «Vale la pena?», si chiede l'autorevole *Auto Bild*, sotto il titolo «Un cantiere lungo novant'anni».

Si volle calcolare che il traffico avrebbe raggiunto le 60 mila vetture al giorno, mentre vent'anni dopo non sono neanche 17 mila. Inoltre, nel frattempo, era stata ampliata e migliorata la Bundesstrasse 7, la strada regionale che segue quasi lo stesso percorso. Anzi, il tratto è più sicuro e veloce. Per l'autostrada dovranno essere costruiti 13 lunghi e costosi tunnel e 15 ponti arditi per la gioia degli architetti, ma ovviamente costosi. Per alcuni tratti in curva e forte pendenza la velocità massima prevista sarà di 80 km all'ora, mentre sulla Bundesstrasse si raggiungono i 110. Inoltre, all'italiana, sono intervenuti alcuni amministratori locali per chiedere e ottenere inutili deviazioni affinché la A44 invece di seguire la linea più breve passi dalle loro cittadine. Se la ragione non prevarrà, la A44 sarà terminata non prima del 2020, esattamente un secolo dopo il primo progetto. Anche questo record probabilmente sarà battuto da noi italiani.