

罗马古道与高速公路

ANCIENT ROADS AND SPEEDWAYS OF ROME

丁海文

“条条大道通罗马”这句家喻户晓的成语在意大利更有深刻的体会。驱车出罗马城观光，免不了要走上罗马古道。2 000 多年来，这些古道依然散发出青春的活力，简直难以置信。阿比亚古道从罗马市中心直通南方海港布林的西。古道两旁，千姿百态的农田阡陌，壁垒森严的古城堡，高耸挺拔的地中海松树，半掩半现于绿林之中的雅致别墅，一一从眼前闪过。意大利外交部礼宾司喜欢安排正式访意的外国元首的车队走阿比亚古道，故意避开高速公路，好让外宾一踏上意大利国土首先观赏多彩的古罗马文明。阿乌雷里亚古道从罗马北上，经比萨、热那亚名城，直通法国。凭窗眺望，一边是碧波荡漾的地中海，另一边，时而是苍翠欲滴的小块平原，时而是蜿蜒起伏的丘陵。罗马还有萨拉里亚古道、卡西亚古道，弗腊米尼亚古道。悠悠岁月，沧桑巨变。古罗马的许多古迹历尽风霜雨露的侵蚀，早已失去昔日的风采。唯独罗马古道，沾满着开拓者的足迹和血汗的古道，依然畅通无

阻，风姿多彩。

不久前，同意大利银行界朋友探讨这个国家实现经济腾飞的经验，两位经理不约而同，提到高速公路的社会经济效益。他们都说，古罗马人很聪明，两千多年前就懂得交通建设的重要意义。如果没有这些四通八达的古道，罗马帝国的繁荣与文明那是不可想象的。同样可以说，如果没有长达 6 100 公里的高速公路，如果不是这些日夜川流不息的大动脉大大缩小了意大利的版图，那么意大利要上升为西方第五工业国，也是相当困难的。因此，他们笑着说，“也许是高速公路上的滚滚车流加快了生活的节奏，带来了高效益……要感谢古罗马人，是他们一手修建的古道使我们懂得畅通无阻的威力”。

畅通无阻的效益

罗马古道至今条条畅通无阻并不都是古罗马人的功劳，也有后人的辛勤与血汗。正是因为后人懂得畅通无阻的含义，才一直坚持维修加固。到了现代，随着

科技的发展，意大利于 20 年代开始修建高速公路。第一条高速公路由经济最发达的米兰通向北部湖区，1924 年建成。后来在米兰与都灵之间、那不勒斯与威苏维城镇之间陆续修建了高速公路。大规模的修建工程是从 50 年代开始的。60 年代中期，由米兰通向罗马与那不勒斯的“太阳高速公路”首先竣工。这是贯穿亚平宁半岛、连结意大利三大城市的最大交通要道，全长近 800 公里。从波伦亚东行，沿着碧波万顷的亚得里亚海向南直达南方“钢都”塔兰托的高速公路，由热那亚沿着波澜起伏的蒂勒尼安海经卡拉布里亚大区 and 墨西拿海峡直达西西里岛的高速公路，以及北方都灵、维罗那、威尼斯通向邻国法国、瑞士、奥地利、南斯拉夫的高速公路也都畅通无阻。只是在罗马与利伏尔诺之间的一段，尚在设计与修建中。“畅通无阻”究竟是什么意思？

首先意味着四通八达的高速公路大幅度降低了燃料消耗和运输成本，缩短了产品生产周期和产品流通周期。意大利共有 2 300

万辆小汽车，平均 2.5 人一辆。加上每年 3 000 多万外国游客纷至沓来，起码有 3 000 多万辆汽车在意大利公路上奔驰。平均每天流动的小汽车 140 万辆，货车 45 万辆，货运 350 万吨，客运 250 万人次。7、8 月假期高峰时，小汽车一天流量高达 2 000 万辆。意大利资源贫乏，所需原油的 99% 依赖国外。早在 60 年代，每年进口原油 1 亿多吨，提炼的汽油柴油除工业所需外，很大部分作为运输燃料而消耗了。60 年代，小汽车总数和高速公路均不到目前的 40%。20 年后，汽车和高速公路都增加一倍多，意大利从国外进口的原油反而减少到 9 000 万吨。如果不是高速公路宽阔平坦，行车条件优越，汽车效能充分发挥，意大利将被迫进口成倍原油，支出巨额外汇。至于高速公路缩短了生产与分配周期带来的经济效益，也可从这个国家的宏观数字来看。意大利所需原油、天然气、煤炭等各种能源，83% 靠国外进口，进口总量相当于 1.35 亿吨原油。1981 年，意大利的国内生产总值为 3 500 多亿美元，1987 年则跃升到 7 500 多亿美元。从国内生产总值来说，这个一度被人称为“欧洲病夫”的国家，已把英国远远抛在后面。可是，令人惊叹的不在这里，而在意大利这样资源极其贫乏的国家如何挖空心思，大做节能文章。政府大力鼓励节省能源，压缩高耗能企业，发展低耗能企业；在交通运输上，加速高速公路的修建步伐，大大降低能源消耗。1981 年到 1987 年期间，意大利从国外进口的能源每年基本保持同样数量，国内生产总值却增加一倍有余。可以想像，如果意大利交通堵塞、通行不畅，因而大量消耗运输燃料，

提高运输成本，拉长生产周期和分配周期，怎么可能实现欧美舆论誉称的“经济腾飞”？

高速公路为意大利“经济腾飞”插上了翅膀。高速公路通到哪里，哪里的经济就“青云直上”。60 年代中期，“太阳高速公路”通车前，米兰、都灵、热那亚“工业三角洲”的地位举足轻重，而整个南方和中部的经济则只是一个“陪衬”。可是不到几年，太阳高速公路两边的中小企业犹如雨后春笋，不断涌现。家用电器厂、农产品加工厂、制鞋厂、服装厂、机械厂，遍地林立，兴旺发达。与米兰毗邻的艾米利亚·罗马涅地区，由于高速公路穿越全境，工农业高度发达，后来居上，成为意大利人均收入最高地区之一。亚得里亚海沿海“大动脉”通车后，彻底改变了意大利沿海地区的面目，从威内托大区到布利尼亚大区，金银首饰业、大理石加工业、皮革业、家具业、服装业、食品业从无到有，从小到大，发展迅猛，势不可挡。早在 70 年代，欧美国家的经济学家对这一沿海地带的经济腾飞竞相报道，以“亚得里亚经验”闻名欧美。专家们认为，原因固然很多，其中之一是，60 年代起这里重视公路建设，普通公路与高速公路密如蛛网，促进了物资交流，为意大利国内外企业家前去投资创造了良好环境。许多中小企业在激烈的竞争中脱颖而出，竞争打破了一潭死水的局面。漫长的亚得里亚海地带出现了前所未有的活力。阿布鲁齐大区依山傍海，境内山丘纵横，平原极小。50 年代，许多人漂洋过海，被迫去美国、加拿大、澳大利亚谋生。虽然地处亚平宁半岛中部，可已属南方落后区。70 年代，随着普通公路与高速公路的

修建，当地人苦心经营旅游业。论名胜古迹，这里不能同佛罗伦萨、罗马、威尼斯媲美。但是，这里的山水得天独厚。亚平宁山最高峰气势磅礴。亚得里亚海碧波万顷，海岸线长达 150 公里。盛夏，在多彩多样的海滨“蓝色周”吸引下，宽阔的海滨浴场人山人海。冬季，茫茫大雪覆盖之时，成千上万的游客又乘缆车登上 2 000 米山腰滑雪，度过有趣的“白色周”。滑雪季节从每年 11 月延续到次年 5 月。不少游客 4、5 月间，喜欢在大海高山交替休假，增加生活的神秘感。在这里，从海滨高速公路到山区，再乘缆车登高，不过 45 分钟。阿布鲁齐人靠山吃山，靠水吃水，旅游业兴旺发达，一年收入高达 10 多亿美元。全区面积只有 1 万多平方公里，约为全国面积的 1/30，而旅游收入却占全国的 1/10。奥妙在哪里？大区旅游局负责人说得好：“要是没有四通八达的交通网，要发展旅游业、改变经济面貌，那是一句空话”。是的，在这块 100 多万公顷的土地上，公路网长达 14 420 公里，其中高速公路长 347 公里。意大利全国面积 30 万平方公里，公路总长度 30 万公里，1 万平方公里的面积平均 1 万公里长的公路。阿布鲁齐大区高于全国平均数，公路的优势从经济效益上明显反映出来了。阿布鲁齐短短十多年跃升为意大利南方的最发达地区，决不是偶然的。

高速公路的修建

二次大战给意大利留下了一幅百孔千疮的烂摊子。国家财富的 2/3 惨遭毁灭，公路和桥梁的 1/3 彻底破坏。1945 年，意大利的人均国民产值只有 290 美元。

可是经过 6 年重建家园、恢复经济的努力,加上马歇尔计划发挥的重要作用,1952 年意大利的高速公路长 510 公里。意大利政府作出了“外贸立国”的重大决策,大量的能源、原料要从国外进口,大批制成品要向国外出口,大进大出的局面摆在意大利面前。为了大力发展外贸,交通运输必需跟上,空运、海运、铁路、公路都要加速建设。问题是,要不要建高速公路?围绕这个问题展开了一场争论。有的认为并非当务之急,起码可以再等几年;有的认为刻不容缓,一条高速公路从设计到竣工,前后需要 5 年时间,如不及时提上日程,势必影响“外贸立国”决策的执行。意政府请专家作必要性与可行性研究,认真研究的结果得出了肯定回答。可以说,以后几十年的事实证明了专家们科学论据的正确性,意大利在高速公路建设上没有贻误时机。1955 年由米兰、那不勒斯通向附近重镇的高速公路全面施工,1958 年与 1959 年,分别建成通车。30 年来,意大利的高速公路建设居西方主要国家前列,总长度仅次于美国和联邦德国,为世界第三。

意大利有山有水,风光优美。巍峨峭拔的阿尔卑斯山绵亘北部,绚丽多姿的亚平宁山脉贯穿整个半岛,两大山脉周围是蜿蜒起伏的丘陵与富饶的小块平原。在这样的地形上修建高速公路大大增加了艰巨性和复杂性。如果你去意大利旅行,驱车观赏风光,你首先会对巧夺天工的高速公路,对意大利人民的勤劳与智慧赞叹不已,流连忘返。从文艺复兴的摇篮佛罗伦萨到艾米利亚大区首府波伦亚要穿过浮云缭绕的亚平宁山区。近 100 公里长的高速公路隧道和高架桥竟占了

1/4。汽车刚出隧道又上高架桥,刚离高架桥又钻进隧道。高架桥上阳光灿烂,隧道内灯光闪烁,顷刻白天顷刻黑夜的神秘感无不印入脑海。在高架桥上举目眺望,四周是郁郁葱葱的陡峰峭壁,脚下是万丈深渊,景象变幻无穷,令人眼花缭乱。从拉斯佩齐西前去最大的海港城市热那亚,汽车在峡谷中奔驰。这里几乎没有平坦之地,依山傍水,千姿百态。昔日的羊肠小道早被平坦宽阔的高速公路所替代。1986 年夏天通车的乌迪内—塔尔维西奥高速公路是意大利通向奥地利的大动脉。这里奇峰林立,层峦叠嶂。在阳光照耀下,淡蓝色的薄雾从谷底冉冉升起,在峰林间缓缓飘荡。这里又是多地震区,1976 年春一场强烈地震使几千人遇难。夏季山洪暴发时,公路冲断,村庄淹没。高速公路设计者绞尽脑汁,克服了难以想像的障碍与困难,终于使一桥天堑变通途。大自然在人类智慧和现代科技面前低了头。这段路只有 58 公里,在高架桥梁的抗震、隧道的照明与防水、路基的防水冲刷,以及光缆通讯、数据传输等方面均采用了新技术,因而是先进技术应用于公路建设的典型。

去年 7 月通车的“太阳高速公路”衔接道也颇有特点。本来从米兰或那不勒斯来的车辆开到罗马时,都要进入罗马高速环城路。这几年车辆急增,300 万居民的罗马市小汽车多达 250 万辆,加上外地车辆,高速环城路成了“低速路”。从米兰去那不勒斯的游客,行车 600 公里到罗马,只需四个半小时,经过罗马一段环城路则要个把小时,拥挤时甚至两小时。自 1985 年起,开始新建衔接道,长 45 公里,驱车半小时就能直达去那不勒斯的高速公路。

这样,也大大减少了罗马环城高速公路的压力。如果不是高速公路公司负责人的介绍,很难了解在平原上修建 45 公里高速公路的复杂性。罗马郊区遍地文物,断垣颓壁触目可见。四周树木苍翠欲滴,绿地映衬。为了保护文物和绿化,高速公路设计者动了一番脑筋。凡是通过文物区,尽可能修建高架桥。那怕是中世纪的两座不被人们重视的零星古壁,设计师们冥思苦想,巧妙地保存下来了。高速公路要穿越一片树林,先把树木移植,穿越段建成隧道,再把树木迁回隧道表面,绿化非但未受影响,反而扩大了面积。高速公路离一个精神病医院较近,为了减少嘈杂音干扰,铺设路面时大量使用吸音材料,并在 33 米宽的公路两旁种植树木和设立隔音壁垒,将滚滚车流的干扰减少到最低程度。就这样,穿越首都的一段高速公路在公共工程部、文物遗产部和当地居民的皆大欢喜中通车了。

高速公路由两条相反方向的单行线组成,中间常有三四米宽的绿花带隔开。意大利人爱种夹竹桃。夏天,粉红色与紫红色的夹竹桃花争奇斗艳,绚丽多彩。每条单行线上又有两三个行车道。过去修建的高速公路,大多数为两道,目前正在扩建成三道。新修的路,都是三道。如罗马郊区 45 公里的高速公路,除三条行车道外,外侧还有一条滞车带,供临时检修车辆用。每隔 500 米,又有一个休息处。如汽车突然发生故障,只要拿起路旁的呼救电话报告情况,几分钟后就有交通警察前来相助。

高速公路,全立交,全封闭,优越性大,效益高。修建高速公路,需要大量资金。意大利的经验是,因地制宜,多方筹

资，逐步发展。米兰、都灵、热那亚、那不勒斯、罗马等地区经济发达，当然高速公路首先在这里涌现。整个南方，尤其是西西里、撒丁岛、卡拉布里亚等地区经济相对落后，60年代高速公路就到不了。只是到后来，落后地区相对发展了，出现了实际需要，高速公路才可能从北到南，联成一片。大量资金主要来自国际金融市场（如外国银行贷款）、国内债券市场（发行债券）和政府贷款三方面，以前两者为主，后者为次。伊利集团所属公司负责修建与管理。全国高速公路的一半，即约3000公里，总投资400000亿里拉。平均每公里造价1000万美元，3000公里即为300亿美元，国家投资只占9%。罗马郊区45公里，因考虑文物、绿化和减少杂音等因素，每公里造价增至1186万美元，投资总额高达5.34亿美元，欧洲投资银行提供了数量可观的优惠贷款。参加国际机构，一方面要承担费

用，增加国家财政支出；另一方面可以享受权利，得到大量实惠。意大利在南方修建公路，属于欧洲经济共同体开发不发达地区计划，共同体每年拨款援助，意大利受益不浅。在卡拉布里亚、西西里走高速公路，为了鼓励企业家前去投资，发展旅游业，政府规定免收汽车通行费。

但是，意大利的大部分高速公路是收养路费的。事实说明，这是发展公路事业行之有效的办法。养路费按路程长短和公路造价综合考虑确定。一般来说，山区高速公路费大大高于平原地区，过隧道更昂贵。阿尔卑斯山的白峰隧道长11公里，穿越一次收费29000里拉（合22.3美元），相当于正常情况下500公里的费用。养路费始终是意大利旅游收入的重要组成部分，1987年意大利的旅游收入高达121.7亿美元，成为仅次于机械业、纺织服装业之后的“第三大工业”。据伊利集团高速公路公司负责人介

绍，意大利6100公里高速公路的全年营业额高达850多亿美元，包括养路费、酒吧间、饭店、旅馆、维修中心服务费，相当于2.8个菲亚特，去年菲亚特集团全年营业额为296.38亿美元。有人称，高速公路是这个国家的“最大企业”。尽管如此，由于高速公路需要巨额投资，靠养路费偿还本息，一般要30年。可是，高速公路带来的巨大社会效益与经济效益是难以计算的。

各国国情不同，做法有别。别国的经验，我们不能生搬硬套，但是可以借鉴和参考。意大利充分认识公路建设的重要性，理解“条条大道通罗马”的真正含义，一次又一次尝到了畅通无阻的甜头。我们也可得到启迪，为了实现我国沿海地区发展战略，这个问题已是刻不容缓，必须具体分析，认真研究，作出正确回答。