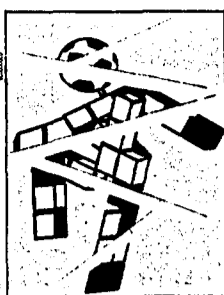


# Ruderi Mondiali



## Le Ferrovie dello Stato: «Peccato, ma ci stiamo rimettendo soldi» La stazione di Vigna Clara non è addirittura mai entrata in funzione Fallimentare anche la «metropolitana-leggera» di piazzale Flaminio i cui vagoni sono materia d'inchiesta del giudice Di Pietro a Milano

# Italia '90, un calcio a 500 miliardi

## Roma, chiude i battenti anche il megagalattico air-terminal

### IL PUNTO

## Sono i frutti dell'«emergenza»

VEZIO DE LUCIA

A viaggiatore che arriva a Fluminio può sembrare, talvolta, di trovarsi in una grande città europea. Per esempio, abbastanza facilmente accessibile, c'è addirittura il treno per Roma. Certo, le frequenze sono scoloranti, ogni 20 minuti nelle ore più trafficate, oppure ogni mezz'ora. Mai in 25 minuti si raggiunge il terminal Ostiense che, secondo le guide, è in corrispondenza con la metropolitana. Costo del biglietto, 5 mila lire, invece delle 60 mila del taxi. Non c'è dubbio che conviene prendere il treno.

Si commette invece un errore clamoroso. Il terminal Ostiense è un luogo immenso, sontuoso e disabitato. Anche se i *lais roulants* sono in funzione, per raggiungere la metropolitana si impiega almeno lo stesso tempo che ci è voluto per arrivare da Fluminio al terminal: si devono prima sovrappassare i 18 binari del parco ferroviario, poi sottoterra per quasi mezzo chilometro. Alternative non ce ne sono perché i taxi si tengono lontani da Ostiense. In conclusione, da Fluminio alla stazione Termini ci si mette in media un'ora e mezza: «È un'esperienza che si fa una sola volta, perché i treni sono privati. I cittadini romani che prendono l'aereo a Fluminio ci vanno in taxi o in macchina. Soprattutto in macchina, tant'è che l'aeroporto è assediato dalle macchine, dalle autorimesse, dai parcheggi regolari e abusivi. Più se ne fanno più ce ne vogliono. Per sistemare le automobili si assaltano anche le rovine romane».

Si deve ancora dire che a ridosso del terminal Ostiense giganteggia il meraviglioso volume, grande come la cupola del Pantheon e desolatamente inutilizzato, di un megacentro commerciale morto prima di nascere, fallito insieme alle prospettive di un vertiginoso traffico di viaggiatori che non si è mai visto.

Com'è stato possibile spendere 53 miliardi, questo è il costo ufficiale dell'opera, per un così modesto centro? È tutta colpa dei Mondiali '90. Non è una battuta a buon mercato: il terminal Ostiense fa parte di quel pacchetto di opere pubbliche decise e approvate in quattro e quattro grazie all'emergenza mondiale. La nostra è una Repubblica fondata sull'emergenza. Quando non ci sono terremoti o altre imprevedibili calamità, supplisce l'inventiva italiana. I lettori sanno di che si tratta. Nel 1984 fu deciso che i Campionati

mondiali di calcio del 1990 si sarebbero svolti in Italia. C'era tutto il tempo di provvedere, ma non sarebbe stata un'emergenza? Per tre anni l'argomento è stato accantonato. Per essere ripreso freneticamente dal 1987 in poi, con decreti e provvedimenti sempre più straordinari a causa dell'eccezionale urgenza derivante da avvenimenti imprevedibili. In tal modo c'erano tutte le ragioni per affidare appalti in deroga alle norme ordinarie, per fare largo ricorso agli affidamenti in concessione di progetti e di opere, per consentire un facile incremento dei prezzi (che in media sono più che raddoppiati). Ma soprattutto l'emergenza è servita e serve per mettere da parte ogni idea di programmazione, di uso pianificato del territorio. La deroga è diventata obbligatoria. La conferenza dei servizi ha sostituito le procedure e le garanzie in vigore dall'unità d'Italia. L'urbanistica, il piano regolatore, il ruolo del comune per il coordinamento delle iniziative: solo balle, fessazioni di ambientalisti giacobini.

Tutto questo per agevolare in ogni modo i titolari privati e pubblici delle opere da realizzare; che spesso non avevano nulla a che fare con il campionato di calcio (e infatti solo il 40 per cento delle opere è stato completato in tempo). Anas, società autostradale, Ferrovie dello Stato, Coni, eccetera: è stato lasciato campo libero alle autonomie iniziative aziendali. A Milano è stato necessario interrompere la costruzione di un sovrappassaggio che interferiva con il cono di volo di Malpensa, nessuno se ne era accorto in occasione della conferenza dei servizi. A Roma sono state costruite una linea ferroviaria e una nuova stazione, quella di Fiamingo, solo per i pochi giorni dei campionati del mondo. Poi sono state smantellate. Forse costano meno trasportare gli spettatori in elicottero.

Anche per quanto riguarda l'Ostiense si è finalmente deciso di rimediare. Ma il rimedio è peggiore del male. Invece di spostare il terminal alla stazione Termini, che è l'ombelico di Roma, con un treno ogni dieci minuti, si è deciso di rifare il terminal alla stazione Tiburtina (mentre da Fluminio partirebbe solo un treno ogni ora). *Errare humanum est, perseverare autem diabolicum*. Evidentemente gli spropositi si fanno anche senza il pretesto dell'emergenza. Così, sempre senza più, tutti in macchina, l'inquinamento ringrazia.

Cinquecento miliardi buttati via. Tre anni dopo i mondiali di calcio, a Roma, le cifre del fallimento. Opere mai utilizzate o già in disuso, stazioni ferroviarie aperte e chiuse. Perché non servivano, o perché servivano solo per essere costruite. Unica inchiesta in corso: quella sulle spese sostenute per ristrutturare lo stadio Olimpico. E nient'altro. Con cinquecento miliardi che, ufficialmente, sono stati sottratti a questa città.

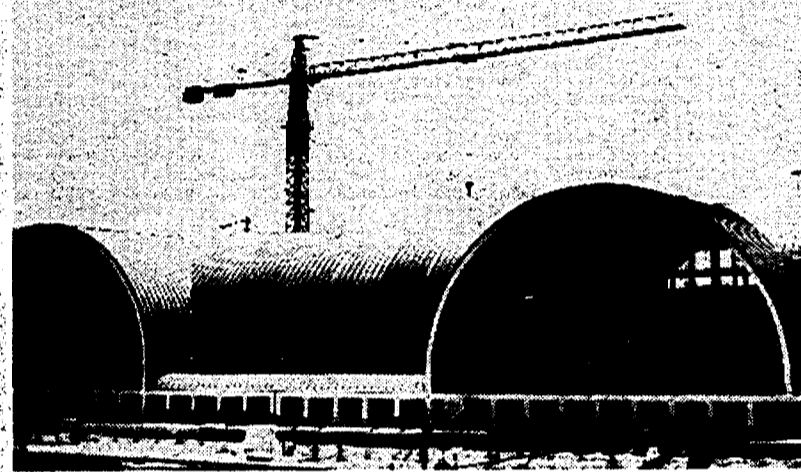
FABRIZIO RONCONI

ROMA. Il fatto è che, forse, in questa città, capitale d'Italia, ci siamo abituati a tutto il peggio; e non abbiamo più nemmeno la forza di fare una semplice addizione. Qui ci sono almeno cinquecento miliardi buttati nel cestino. È il grande affare dei mondiali di calcio del '90. L'affare di qualcun altro, non quello dei cittadini romani. 350 miliardi per costruire, all'Ostiense, il nuovo air-terminal; 100 per la stazione di Fiamingo-Vigna Clara; altri 50 per la cosiddetta «metropolitana-leggera» che collega piazzale Flaminio a piazza Mancini. Un mucchio di miliardi buttati via, sprecati, per opere già in disuso o abbandonate, come è scritto periodicamente nelle pagine di cronaca cittadina di molti quotidiani; miliardi che però nessuno ha mai addizionato.

Nessuno, eccetto i tassisti, che invece sapevano e sanno tutto. Basta fermare un tassista a caso, e chiedergli: ma lei lavora ancora con i passeggeri provenienti dall'aeroporto di Fluminio? «Certo, l'air-terminal dell'Ostiense tanto mica funziona».

Rispondono tutti così. Da almeno tre anni. Ma le Ferrovie dello Stato hanno ammesso solo una decina di giorni fa, con una conferenza stampa melliflua, il cui succo era però questo: è triste e siamo i primi a rammaricarci, ma purtroppo a lasciarla aperta, quella stazione, ci rimettiamo.

Certo: siete mai sbarcati nell'air-terminal dell'Ostiense? Venite, mettiamo, da Milano; all'aeroporto avete preso il treno diretto a Roma, pagando un biglietto di seimila lire. Pensate: non costa nemmeno troppo. Solo che dopo venti minuti di viaggio, il treno vi lascia al centro del niente. Una costruzione spaziale, pareti di vetro e scale mobili luccicanti, voci metalliche e biglietti computerizzate, porte automatiche su marciapiedi deserti. E Roma dov'è? Roma è laggiù, oltre l'orizzonte della periferia. E per raggiungere il centro della città non avete che due soluzioni: o la metropolitana, o il cinquecento metri, e con i bagagli in mano; o il taxi, se c'è. Ma non c'è mai. E naturalmente, l'illuminato



Un momento della costruzione dell'air-terminal e, in alto, la stazione Ostiense

discorso vale anche in senso inverso, per chi da Roma vuole recarsi all'aeroporto. Morale: solo novemila passeggeri al giorno decidono di utilizzare il treno; nelle previsioni, dovevano essere quasi il triplo. Un fallimento nascosto, a suo tempo, dietro la promessa: «Co-

struiamo per i mondiali, è chiaro, ma pensando al futuro...». Adesso il direttore del compartimento di Roma, Giovanni Caprio, annuncia: «Purtroppo, la struttura non funziona... e infatti stiamo pensando a due servizi differenziati». Li stanno mettendo a punto, e l'unica

cosa sicura è che l'air-terminal dell'Ostiense verrà trasformato in una semplice stazione di transito. Costata ufficialmente appena 53 miliardi; ufficialmente, 300 in più. Avanti. Sempre sulle rotaie e in direzione Nord, verso la stazione di Vigna Clara, la fortezza Bastiani

delle Ferrovie dello Stato. Bella e moderna, elegante e deserta, in attesa di passeggeri che non arrivano. È deserta da tre anni. Fu utilizzata, tra l'8 giugno e l'8 agosto del '90, solo in cinque occasioni, per cinque partite del mondiale: per portare all'Olimpico qualche migliaio di tifosi. Poi fu chiusa. S'accorsero che era inutile; i suoi binari, oltre Tor di Quinto, portavano nella campagna. In realtà, quei binari si sarebbero dovuti unire con altri binari, e cingere così la città con una cintura di ferro. Solo che non c'erano più soldi. Intanto, la stazione è costata cento miliardi. Ora è abitata da gatti e topi giganti. Tre barboni ci vivono da re. Ogni tanto capita il fotografo, scatta e va via, porta al giornale materiale per il solito servizio: cronaca riga e un titolo in cinquanta.

La fortuna di chi con queste opere mondiali ha fatto scempi e, si presume, affari, è che alla fine, le notizie degli sperperi diventano lentamente notizie vecchie. Prendete la cosiddetta «metropolitana-veloce», quei vagoni arancioni che collegano piazzale Flaminio a piazza Mancini. I romani ci han fatto l'occhio, e l'abitudine. È servita soltanto a portare un po' di tifosi all'Olimpico a vedere Baggio e Schillaci, nell'estate di tre anni fa: e poi?

Poi le mazzette prese per acquistare i vagoni costruiti dalla «Socim». Ricordate: scandalo Atac, indaga a Mi-

lano il giudice Di Pietro. E poi anche un quartiere tranquillo, sfigurato per ospitare le rotaie, i muretti, le ringhiere di ferro. Traffico deviato, piazze ristrette, nuovi semafori, incroci inventati per consentire il transito del «metro-leggero», che poi secondo gli esperti non è ne un «metro», ne tantomeno «leggero». «È solo un tram a pianale ribassato...».

Un conduttore racconta: «Ogni corsa, trasportiamo in media una ventina di persone, ma in certe ore capita anche di viaggiare da soli... una vergogna, questi tram potrebbero ospitare centinaia di passeggeri...».

Tre anni dopo, vien da pensare che il mondiale poteva essere l'occasione per riaprire musei, ville e giardini chiusi da secoli e andati in malora. E quei cinquecento miliardi? avrebbero potuto far molto comodo. E invece no, sono serviti solo per essere spesi, buttati, bruciati. Francamente, sapere che la magistratura romana indaga solo sulle strepitose spese sostenute dal Coni per ristrutturare lo stadio Olimpico - un altro «capolavoro» - non basta, non appaga. Se è vero che a palazzo di Giustizia, il procuratore capo Vittorio Mele ha pronti due pool di giudici per dare la caccia alle tangenti, che li metta in campo. In questo Paese, quasi sempre, se c'è qualcuno che spreca, c'è anche qualcun altro che guadagna.

## A Napoli il fantasma del «tram leggero» Tunnel d'oro, inghiottita anche la «talpa»

Doveva entrare in funzione per i Mondiali del '90, ma ha compiuto solo un viaggio di prova. La Ltr, la linea tramviaria rapida che avrebbe dovuto velocizzare il trasporto cittadino ha inghiottito miliardi ed anche una costosissima talpa rimasta ferma in una galleria e neanche i giapponesi hanno trovato il modo per tirarla fuori. Inchieste giudiziarie e polemiche hanno costellato questi anni per un'opera mai nata.

DAL NOSTRO INVIATO  
VITO FABZIO

NAPOLI. Le uscite di sicurezza, una scala non costruita a dovere, hanno impedito, ufficialmente alla Ltr, la linea tramviaria rapida, di entrare in funzione per i Mondiali del '90. Il treno, se non ci fosse stato il divieto del Ministero per l'Interno, avrebbe visto andare in esercizio solo

qualche centinaio di metri. Il sindaco di Napoli dell'epoca, il socialista Lezzi, compì anche un viaggio di «prova» sulle vetture del «tram leggero» accompagnato da cineoperatori e giornalisti. Sono stati gli unici a poter avere lo «sfizio» di poter viaggiare sulle vetture. A Napoli la Ltr, però, la

conoscono tutti. I cantieri aperti a Piazza del Plebiscito, o a Piazza Municipio, o a Fuorigrotta, ricordano a tutti i cittadini i miliardi inghiottiti da questa metropolitana leggera.

La vicenda più assurda di tutta l'opera è quella che riguarda una talpa, lo strumento con cui si dovevano costruire i tratti sotterranei senza interrompere traffico o «scoperchiare» le strade. Ad un certo punto la talpa si è bloccata. Non poteva andare più indietro perché il sistema di trivellazione prevedeva la immediata cementificazione del tunnel che si era quindi ristretto, non poteva andare avanti perché il fango, il cemento, le cavità ne impedivano la marcia. Così

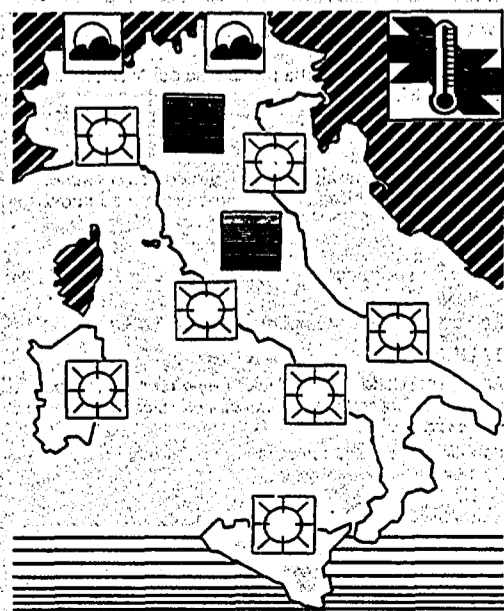
è rimasta ferma bloccando il tunnel. I tecnici giapponesi arrivati a Napoli per cercare di risolvere il problema della talpa (manco a dirlo costata decine di miliardi) non sono stati capaci di trovare alcuna soluzione se non quella di proporre la costruzione di un'altra macchina che «triturasse» quella ferma in mezzo al tunnel e poi proseguiva il lavoro. Una macchina da costruire appositamente, dicono le indiscrezioni, come l'altra, nel paese del sole e sborsando, miliardo più miliardo meno, circa un centinaio di miliardi che si dovrebbero così aggiungere ai circa 250 finora spesi.

La vicenda della Ltr ha portato ad inchieste giudiziarie, estremamente com-

plicate. Intanto le stazioni restano vuote, i cantieri continuano a fare della mostra (i pannelli che li circondano sono colorati, come si addice ad un cantiere moderno) in città e i napoletani continuano ad andare a piedi la domenica dalle 11 alle 17, mentre gli altri giorni vanno a targhe alterne.

Pullman assistenti, servizi alternativi inesistenti, non resta, a chi si vuole muovere in città, che usare la metropolitana delle Fs, che marcia nei profondi tunnel che durante la guerra furono usati come rifugi antiaerei, o la Cumana, una ferrovia che dal centro porta verso l'area flegrea. Davvero troppo poco per una città con un milione e trecentomila abitanti.

### CHE TEMPO FA



SERENO	VARIABILE
COPERTO	PIOGGIA
TEMPORALE	NEBBIA
NEVE	MAREMOSSO

IL TEMPO IN ITALIA: è ancora l'area di alta pressione localizzata sul Mediterraneo a regolare il tempo sull'Italia e molto probabilmente lo controllerà per tutto il fine settimana. Tuttavia questo persistente e consistente centro anticiclonico sembra inizi a presentare qualche cedimento, vuoi per la formazione di un centro depressionario sull'Africa settentrionale, vuoi per la estensione graduale verso sud delle correnti perturbate atlantiche. Tuttavia al momento si tratta solamente di supposizioni; si potrà essere più precisi all'inizio della prossima settimana. Per il momento sono possibili degli annuvolamenti senza altre conseguenze limitatamente alla parte settentrionale della Penisola. La nebbia tende ad allentare la sua morsa così come la concentrazione di sostanze inquinanti e questo per una certa tendenza al rimescolamento dei bassi strati atmosferici che inizia dalle regioni settentrionali.

TEMPO PREVISTO: sulle regioni dell'Italia centrale e su quelle dell'Italia meridionale e sulle isole maggiori giornata soleggiata con cielo in prevalenza sereno. Per quanto riguarda le regioni dell'Italia settentrionale tendenza ad aumento della nuvolosità ad iniziare dalla fascia alpina. La nebbia sarà presente solo durante le ore notturne ed in particolare sulla Valle Padana centro orientale. La temperatura non subirà notevoli variazioni.

VENTI: sulle regioni settentrionali e parte di quelle centrali moderati da ovest, sulle altre regioni generalmente calma di vento.

MARI: mossi il mar Ligure l'alto Tirreno e i mari di Sardegna, calmi gli altri mari.

Boiano	-6	7	L'Aquila	-7	9
Verona	-1	1	Roma Urbe	0	12
Trieste	3	8	Roma Flumic.	0	14
Venezia	0	2	Campobasso	5	12
Milano	1	5	Bari	2	15
Torino	-2	11	Napoli	3	14
Cuneo	-1	9	Potenza	2	11
Genova	8	13	S. M. Leuca	7	14
Bologna	-1	5	Reggio C.	11	17
Firenze	0	8	Messina	13	15
Pisa	3	9	Palermo	12	15
Ancona	-2	7	Catania	3	18
Perugia	-1	8	Alghero	8	13
Pescara	0	14	Cagliari	3	15

Amsterdam	10	11	Londra	10	12
Atene	4	15	Madrid	-3	14
Berlino	13	10	Mosca	-1	-1
Bruxelles	11	11	Oslø	2	7
Copenaghen	5	7	Parigi	10	12
Ginevra	-2	9	Stoccolma	3	5
Heisinki	2	3	Varsavia	5	9
Lisbona	8	18	Vienna	2	13

### ItaliaRadio

#### Programmi

Ore 7.15 **Rassegna stampa**  
Ore 8.15 **Dentro i fatti**  
Ore 8.30 **A passo di carica verso il referendum?** L'opinione del prof. Pietro Scoppola.  
Ore 9.10 **Ultimora**: i fatti, le idee, i protagonisti del giorno.  
Ore 10.10 **«File diretti»**, lo è **Unità**, in studio Walter Veltroni.  
Ore 11.10 **Storie di mafia e antimafia nei racconti dei pentiti**. Con un intervento del giudice Giuseppe Di Lello.  
Ore 11.30 **Pier Paolo Pasolini**. Raccontato da Nino D'Avoli.  
Ore 11.45 **Giornalisti e rischio**. L'opinione di Vittorio Roidi.  
Ore 12.30 **Consumando**. Speciale ambiente.  
Ore 14.30 **Week-end sport**.  
Ore 15.30 **Diario di bordo**. Con Giulio Nascimbeni.  
Ore 16.10 **La mafia è finita?** L'opinione del prof. Francesco Renda.  
Ore 16.30 **Il villaggio del sabato**. Con G. Presburger, Cesare Garboli e... Epifanio.  
Ore 17.10 **Musica**: «Nuovi pezzi facili», in studio Claudio Lolli (2ª parte).  
Ore 17.30 **Appuntati di un regista**. Intervista a Daniele Luchetti.  
Ore 17.45 **La Biennale dei desideri**. Con Massimo Cacciari.  
Ore 18.15 **Rockland**. La storia del rock.  
Ore 19.10 **Dentro «Unità»**.  
Ore 19.30 **Sold Out**. Attualità dal mondo dello spettacolo.

### l'Unità

#### Tariffe di abbonamento

Italia	Annuo	Semestrale
7 numeri	L. 325.000	L. 165.000
6 numeri	L. 290.000	L. 146.000

Estero	Annuo	Semestrale
7 numeri	L. 680.000	L. 343.000
6 numeri	L. 582.000	L. 294.000

Per abbonarsi: versamento sul c.c.p. n. 29972007 intestato all'Unità SpA, via dei due Macelli, 23/13 00187 Roma.

oppure versando l'importo presso gli uffici propaganda delle Sezioni e Federazioni del Pds.

#### Tariffe pubblicitarie

A mod. (mm.39 x 40)  
Commerciale ferialle L. 430.000  
Commerciale festivo L. 550.000  
Finestrella 1ª pagina ferialle L. 3.540.000  
Finestrella 1ª pagina festiva L. 4.830.000  
Manchette di testata L. 2.200.000  
Redazionali L. 750.000  
Finanz-Legali-Concess-Astic-Appalti Feriali L. 635.000 - Festivi L. 720.000  
A parola: Necrologio L. 4.800  
Partecip. Lutto L. 8.000  
Economici L. 2.500

Concessionarie per la pubblicità SIPRA, via Bertola 34, Torino, tel. 011/57531.  
SPI, via Manzoni 37, Milano, tel. 02/63131.

Stampa in fac-simile  
Telestampa Romana, Roma - via della Magliana, 285, Nigi.  
Milano - via Cino da Pistoia, 10.  
Ses spa, Messina - via U. Bonino, 15/c.