

nuova
Y10 Supervalutazione
 Vi usate, oltre a 1
8.000.000
 in 18 mesi a tasso zero
rosati LANCIA

Roma

L'Unità - Martedì 23 febbraio 1993
 La redazione è in via due Macelli, 23/13
 00187 Roma - tel. 69.996.283/4/5/6/7/8
 fax 69.996.290
 I cronisti ricevono dalle ore 11 alle ore 13
 e dalle 15 alle ore 18

Air Terminal, metrò leggero, stadio Olimpico sono solo alcuni dei lavori più o meno utili realizzati per il campionato di calcio del '90 con finanziamenti colossali

Centinaia di miliardi investiti in strutture spesso contestate dai cittadini e terminate fuori tempo massimo. La magistratura ha aperto le prime inchieste

«Mondiali» furono gli affari

I magistrati cominciano a indagare su Italia 90

La magistratura indaga sulla stazione di Vigna Clara. Dopo l'Olimpico, è la seconda inchiesta avviata a Roma sulle opere realizzate per i Mondiali '90. Affari miliardari, quelli dei campionati di calcio, talvolta inutili o incompiuti, intrecciati all'ultimo momento. Ora rimangono i sogni nel cassetto - l'anello ferroviario - e qualche «monumento», come l'Air Terminal, che le Fs volevano smantellare.

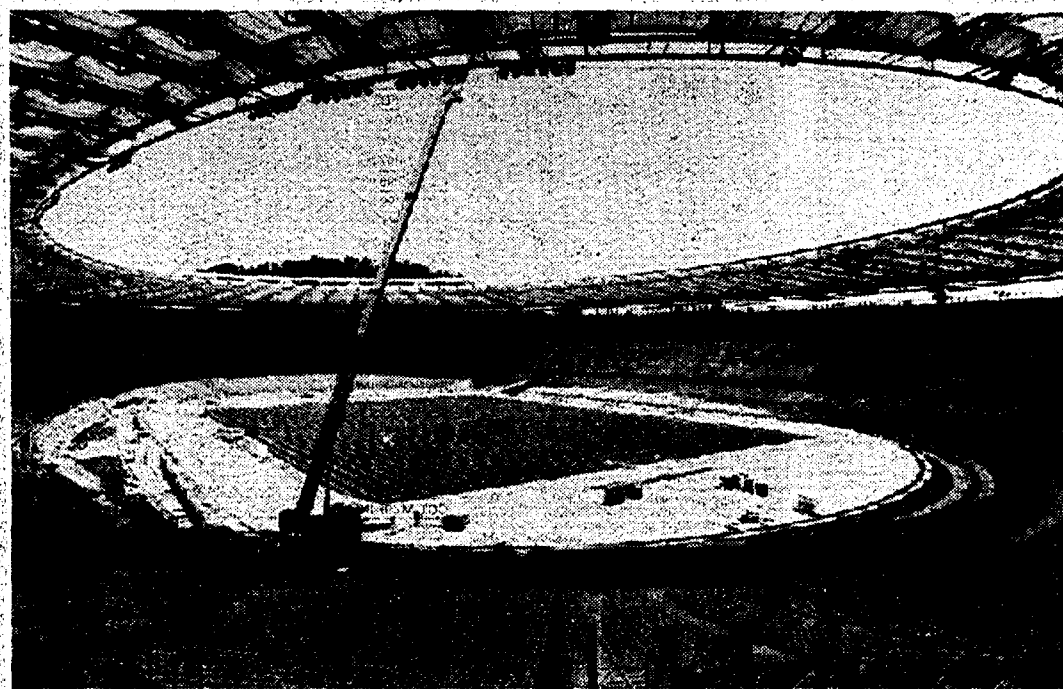
TERESA TRILLO

Una stazione fantasma - Vigna Clara - costata 81 miliardi e mezzo e aperta al pubblico quattro volte. La linea ferroviaria Ostense-Vigna Clara, realizzata per i Mondiali di calcio, è servita solo a qualche migliaio di tifosi destinati a raggiungere lo stadio Olimpico in treno. Ora la magistratura ha avviato un'inchiesta, la seconda - dopo quella dell'Olimpico - sulle strutture costruite per i campionati di calcio. Il giudice Giorgio Castellucci, ieri, ha sequestrato la stazione, abbandonata all'incertezza. Affari miliardari - quelli dei Mondiali '90 - talvolta inutili o incompiuti, intrecciati all'ultimo momento. Una corsa contro il tempo, iniziata solo nell'89. Oggi rimangono i monumenti Mondiali.

Anello ferroviario. È un'opera incompiuta. Mancano otto chilometri di strada, ferata per congiungere le due estremità. Un antico sogno, quella della cintura ferroviaria, datata fine '800. Ventinove chilometri e 200 metri di binari, quindici treni l'ora, uno ogni

quattro minuti, in grado di trasportare trentamila viaggiatori ogni sessanta minuti. E poi tredici stazioni distanti da uno a tre chilometri l'una dall'altra. In quarantaquattro minuti, i romani potrebbero fare il giro dei quartieri cuscinetto tra centro e estrema periferia. In occasione dei Mondiali, il Campidoglio trattò con le Ferrovie la realizzazione dell'opera, ma alla fine saltò tutto. Le Ferrovie puntarono l'indice contro il governo che non trovò i 250 miliardi - il costo di un chilometro di metropolitana - necessari ai lavori. In realtà le Fs avevano chiesto al Comune l'autorizzazione a riversare otto milioni di metri cubi di cemento - uffici e servizi - lungo l'anello ferroviario.

Altre fantasmi. Trecento miliardi spesi per realizzare la linea ferroviaria Ostense-Fiumicino, costruita per collegare Roma con l'aeroporto Leonardo da Vinci. Un'opera faraonica pensata per trasportare trentamila persone al giorno, ma usata, oggi, solo da novemila utenti. Un fallimento.



L'Olimpico, ovvero la «pietra dello scandalo» delle opere Mondiali

Tanto che le Ferrovie hanno pensato di smantellare tutto e dirottare il treno a Termini e Tiburtina. Ma una polemica scoppiata nelle scorse settimane ha indotto le Fs a fare marcia indietro. L'Air Terminal rimarrà aperto, ma non sarà più

il capolinea del treno per Eumicino: 28.000.000.000.
Metrò leggero. Una metropolitana di superficie, poco più di due chilometri, costata tredici miliardi e mezzo. La linea piazzale Flaminio-piazza Mancini, protetta da ringhiera

in ferro, ha diviso un quartiere in due. Scoppiarono mille polemiche quando si decise di cominciare i lavori. Gli abitanti della zona scesero in piazza per contestare le scelte capolinea. Ma alla fine il metrò si fece.

La realtà è un comune tram, servito ai tifosi per raggiungere lo stadio Olimpico.
Raddoppio via Olimpica. È l'opera più costosa messa in cantiere dal Campidoglio. Ventiquattro miliardi spesi per raddoppiare il tunnel scavato

sotto la Collina Fleming e ampliare un tratto dell'Olimpico. Il Consorzio Faling '90 - raggruppamento di imprese che ha realizzato l'opera - è stato costituito nello stesso giorno in cui il Campidoglio approvava la delibera dei lavori: 1 giugno 1989. Oggi si scopre che le imprese ce n'è una nel mirino dei magistrati di Palmi, la letto spa. I giudici calabresi indagano sugli appalti legati alla realizzazione della centrale a carbone di Gioia Tauro. Fra le ipotesi di reato: associazione a delinquere di stampo mafioso.

Stadio Olimpico. È costato quasi duecentoquaranta miliardi ristrutturare l'Olimpico, contro gli ottanta previsti inizialmente. Gli ambientalisti contestarono a viva voce la decisione di coprire lo stadio con una specie torre (gesti si fece l'attuale copertura) - che avrebbe deturpato il panorama della collina di Monte Mario. Su spese e concessioni edilizie la magistratura ha aperto un'inchiesta. La prima avviata sulle opere costruite a Roma per i Mondiali '90.

IL CASO



Serrande abbassate alla stazione di Vigna Clara

Vigna Clara Fs Sigilli giudiziari sui binari morti

GIULIANO CESARATTO

Una rapida ispezione, alcune riprese filmate, poi i sigilli di ceralacca e l'avviso «Sequestro giudiziario». Prassi usuale ma in un posto anomalo: una stazione ferroviaria, quella di Vigna Clara. Costruita per Italia '90, è la stazione dello scandalo, 82 miliardi in binari, traverine, palificazione elettrica, accessi pedonali, aiuole verdi. Un terminale vero - ci sono i marciapiede, le pensiline vetrate, l'ingresso coi cartelli, la biglietteria - ma che ha funzionato soltanto il giorno dell'inaugurazione, come da contratto. Poi più nulla: nessun treno, nessun ferroviere che potesse far pensare al militante «trasporto rapido urbano» promesso insieme all'anello ferroviario romano per cui in quegli anni erano partiti appalti e relativi miliardi.

Li c'era un «viale» di platani secolari, ricorda con nostalgia la gente del posto, oggi ci sono alcune centinaia di metri di binario morto, un rettilineo che si ferma davanti a quattro blocchi di cemento con tanto di respingenti. Oltre c'è un deposito, oltre ancora la campagna di Tor di Quinto, il Tevere. Un'opera colossale, nello stile dei Terminali Ostense, e il cui destino, immobile sui binari, corre ora verso le aule del tribunale. Il comitato di quartiere, sin dal 1989, la voleva impedire, si è rivolto al Tar, ha raccolto e speso inutilmente 9 milioni. «Una beffa», gridano guardando quell'abbandonato ieri sotto custodia giudiziaria per ordine del pm Giorgio Castellucci.

Fiore all'occhiello dei progetti mondiali romani, l'anello ferroviario a Vigna Clara entra nel tratto «nobile», quello che doveva servire ai tifosi che, la stazione successiva, potevano sbarcare nei pressi dello stadio Olimpico, altra opera mondiale nel ciclone delle indagini che sta investendo tutto il pacchetto Italia '90 e che a Roma si è particolarmente distinto in varietà di progetti e in moltiplicazione dei costi. Ma se allo stadio romanisti e laziali non mancano di farsi vedere e sentire, a Vigna Clara e sui suoi binari tut-

to è silenzio. La galleria Muscolini, morta da cinquant'anni sotto monte Mario, è stata scomodata e allargata per far passare il treno urbano, ma la gente se n'è accorta solo per i tumori e lo sfascio di quei sei mesi di lavori urgentissimi che hanno spazzato via i platani.

È un posto, storcono la bocca i passanti, frequentato solo dalla polizia e dai tossicodipendenti. Il sequestro disposto dalla magistratura sulla base delle indagini Anas, non migliorerà le cose, ma apre il capitolo sugli illeciti perpetrati in nome del pallone e contro i pubblici interessi. Un'accusa che riguarda il ministero dei trasporti, le Ferrovie dello stato, il Comune di Roma, responsabili del progetto dell'Anas-Macosec-Roma-Smistamento, che peraltro costituiva la prima fase funzionale della ferrovia nella cintura nord e realizzata dalla An.Fer che riunisce aziende Fiorini, Consorzio Cooperative, Ferrocemento, Grassetto costruzioni e Icoiri.

Alle ditte gli inquirenti hanno chiesto i progetti, i capitoli di spesa, la destinazione della struttura e il magistrato non esclude di sentire ingegneri e architetti. Il sequestro Vigna Clara, inoltre, è uno dei primi atti della nuova inchiesta sugli appalti stipulati dall'Anas per opere urgenti e riguardanti i lavori fatti in tutta Italia in occasione dei mondiali di calcio del 1990. Le parti lese sono gli imprenditori che sfilano davanti ai magistrati romani e che, per entrare a far parte della rosa delle imprese che «soltanto» ottenevano l'assegnazione degli appalti a trattativa privata, dovevano versare «cospicue» somme di denaro non solo ai funzionari di aziende come l'Anas ma anche a «esponenti politici».

Già per oggi sono attesi sviluppi: il pm Cesare Martellino, del pool degli investigatori romani, è già a Milano dal gip di «mani pulite», Italo Ghisli, che deciderà la sorte di Mariano del Papa, il direttore generale dell'Anas fermato per «concussione» dai pm romani.

OPERE INUTILI

«Forse è una pensilina»
 «Sì, si funziona ma è una linea lenta»
 «È una fermata lungolinea impresenziata»
 Non c'è una spiegazione per i lavori mai terminati
 Una storia di soldi bruciati un altro edificio abbandonato meta di graffitari romani e lastricato di siringhe



La stazione Nomentana. Per le Fs funziona, non bene, ma funziona. Dove sono i binari? (foto Alberto Pais)

Nomentano, il fantasma di un fantasma di stazione inesistente

Storia di Roma Nomentana, stazione «fantasma» ristrutturata durante i Mondiali del '90. Due binari che terminano nel nulla, un sottovia disseminato di siringhe e preservativi, la pensilina che cade a pezzi mentre ciuffi d'erba invadono i marciapiede di travertino. Doveva essere uno dei nodi cruciali dell'Anello Ferroviario. È diventata il «museo» permanente per i graffitari della città.

DANIELA AMENTA

«Pronto, Compartimento romano delle Ferrovie? Vorrei delle informazioni sulla stazione Roma Nomentana». «Che?». «Sì, la stazione Roma Nomentana, quella sotto Ponte delle Valli all'altezza della Tangenziale Est». «Non mi risulta che esista alcuna stazione da quella parte, forse è una pensilina...». «Ma c'è tanto di cartello...». «Provi a chiamare l'Unità di Roma Cintura».
 Qualche minuto dopo. «Pronto, Unità Roma Cintura?». «No, qui stazione Tiburtina». «Ah scusi, ma forse può essermi utile anche Lei. Avrei bisogno di qualche notizia su Roma Nomentana...». «Non esiste una stazione Roma Nomentana, si confonde». «Guardi che è

la stazione Roma Nomentana?». «Roma Nomentana? No, mi dispiace deve rivolgersi alle Ferrovie, io non so neppure quale sia 'sta stazione».
 Hanno ragione gli Assalti Frontali, collettivo rap, a definire Roma Nomentana «il fantasma di un fantasma di stazione inesistente». C'è ma è come se non ci fosse. Nessuno sa perché si trovi lì e in molti ne ignorano perfino l'esistenza. Per arrivarci c'è un sottopassaggio all'uscita di Ponte delle Valli, sulla Tangenziale. Lo si percorre ed ecco il «fantasma».

Una vecchia stazione in quel medesimo luogo esisteva da tempo. C'è ancora la casellina del casellante che coltiva un piccolo orto. Poi, vennero le «Opere Mondiali» e Roma Nomentana divenne uno dei nodi cruciali del cosiddetto Anello Ferroviario. Adesso, tre anni dopo quel fatidico '90, la stazione ha lo stesso aspetto di uno scheletro nell'armadio. I binari del raddoppio terminano nel nulla, o meglio in uno stradone asfaltato che non va da nessuna parte. Pensiline e panchine cadono a pezzi. L'erba è cresciuta tra le fenditure

del travertino e del cemento che lastricano Roma Nomentana. Desolante, paurosa, proprio come un «fantasma».
 «Non si tratta di una stazione», spiega l'ingegner Bolognini, capo unità di Roma Cintura - ma di una fermata lungolinea impresenziata. Ma funziona, funziona benissimo». Ma come? E i binari che terminano nel nulla? «Normale», risponde l'ingegner delle Ferrovie - a quanto mi risulta l'opera non è stata completata; i lavori sono ancora in corso per il quadruplicamento delle linee. Due binari serviranno per la linea lenta che va ad Orte e Chiusi e per il servizio urbano, gli altri due si scriveranno alla Tiburtina e Termini». E la manutenzione? Il sottopassaggio che porta a Roma Nomentana è lastricato di siringhe, preservativi... «In caso di sottopassaggio è complesso giacché si tratta di una struttura promiscua, per metà del Comune e per metà delle Ferrovie dato che è utilizzato sia dai viaggiatori che dai normali cittadini». Ma quanto è costata questa fermata lungolinea impresenziata? «Non so dirlo, io mi occupo solo di verificare il funzionamento delle

«stazioni già in opera».
 Se ne parla sottovoce di Roma Nomentana, col suo sottovia promiscuo disseminato da migliaia di siringhe, con gli angoli bui che puzzano, con le luci gialle da incubo che i viaggiatori dei treni che arrivano dal nord d'Italia guardano impazienti, in attesa che scatti il semaforo verde, per Termini. «Fantasma di un fantasma di stazione inesistente» coi suoi marciapiede segnati dai «caps», i tappi delle bombolette che i graffitari usano per disegnare le pareti di quella lunga pensilina senza capo né coda.

I graffiti sono le uniche macchie di colore a Roma Nomentana. Chiodi e chiodometri di disegni, immagini, poesie impressi sui muri grigi mentre a meno di due metri, veloce come un fulmine, corre il Pendolino. Una «hall of fame» gigantesca, una parete enorme per «Romper il silenzio» e «Tessere la ragnatela». Per gli artisti di strada questa «stazioncina mondiale» è un luogo di ritrovo, di incontro. Per gli altri non esiste, ma per loro il travertino opaco di Roma Nomentana



equivale ad una tela mastodontica per lanciare segnali alla città. Come un museo permanente da attraversare di notte con le bombolette colorate in mano. Talvolta lasciano messaggi agli eroinomani che si bucano sugli scalini del sottopassaggio. «Usate il cervello». «No heroin» scrivono i guerriglieri dello spray e attorno alla scritta incidono fiori, onde blu,

spiralì psichedeliche e un teschio che si spappola.
 «Qui, sull'orlo dei binari...», cantano ancora Assalti Frontali, ci sono i magnifici colori delle 00199, le tre giovanissime graffitate che hanno disegnato la maggior parte dei muri disponibili di questa stazione fantasma, una fermata impresenziata chiamata Roma Nomentana.

Ciarrapico Furto di carte e computer negli uffici

Un furto è stato scoperto ieri mattina in un appartamento di via Vittorio Emanuele. Ono, anche le Lettere dei condannati a morte della resistenza italiana», due volumi a cura di Piero Malvezzi e Giovanni Pirelli. In occasione di questa iniziativa il giornale propone un incontro, dal titolo «Resistenza e memoria: 1943-1993», domani a partire dalle ore 9,30 presso il teatro Ateneo (via delle Scienze, 3). Il programma della giornata inizierà con la proiezione di «Giorni di gloria» (autori vari, '45), cui seguirà un dibattito con Angelo Liberini, direttore della Cineca nazionale, il regista Carlo Lizzani, i docenti universitari Orlo Caldiron, Ferruccio Marotti e Claudio Pavone, il condirettore dell'Unità Piero Sansonetti. Concluderà: «Pausa» di Roberto Rossellini.

Resistenza Con l'Unità cinema e incontri

Domani e dopodomani i lettori dell'Unità troveranno in edicola, insieme al quotidiano, anche le Lettere dei condannati a morte della resistenza italiana», due volumi a cura di Piero Malvezzi e Giovanni Pirelli. In occasione di questa iniziativa il giornale propone un incontro, dal titolo «Resistenza e memoria: 1943-1993», domani a partire dalle ore 9,30 presso il teatro Ateneo (via delle Scienze, 3). Il programma della giornata inizierà con la proiezione di «Giorni di gloria» (autori vari, '45), cui seguirà un dibattito con Angelo Liberini, direttore della Cineca nazionale, il regista Carlo Lizzani, i docenti universitari Orlo Caldiron, Ferruccio Marotti e Claudio Pavone, il condirettore dell'Unità Piero Sansonetti. Concluderà: «Pausa» di Roberto Rossellini.