

L'INCHIESTA



La stazione dell'Alta velocità di Bologna: è stata invasa delle acque piovane pochi giorni dopo l'inaugurazione

BOLOGNA E LA DECENNALE VICENDA. FERROVIE RISARCIRÀ GLI ABITANTI DEI PALAZZI LESIONATI MA LO SPAZIO PER I TRENI «LENTI» È SPARITO

ADRIANA COMASCHI
BOLOGNA

Alta velocità Che fine hanno fatto i binari per i pendolari?

Anche a Bologna il rapporto con l'Alta velocità è costellato da rivolte dei residenti, proteste mediatiche e braccio di ferro con gli enti locali. Quasi nove anni per vedere operativa la stazione sotterranea dedicata ai treni Av, tra ritardi burocratici, errori di progettazione, imprevisti tra cui il ritrovamento di resti umani di epoca romana a fine 2010. Per tutto questo tempo comitati e istituzioni lamentano l'aumento delle polveri sottili, condomini in bilico tra crepe e cedimenti strutturali, attività commerciali strozzate dalla chiusura al traffico intorno alla stazione. Solo due giorni fa, Rfi si dice per la prima volta disponibile a una transazione con il centinaio di famiglie nelle cui abitazioni sono stati censiti danni. Ma è ancora presto per dire che la partita è chiusa. Sembra indicarlo anche l'assessore comunale all'Urbanistica Patrizia Gabellini: «Quest'opera non è finita - avverte -, attenzione a non illudersi sui tempi. Vogliamo certezze». È una storia all'italiana, quella della Tav a Bologna, anzitutto per i rinvii. Perché l'enorme cantiere a cielo aperto realizzato da Astal-

di a ridosso del centro storico - 650 metri di lunghezza, oltre 50 di larghezza, scavi per quasi 30 metri di profondità per un costo di 530 milioni - muove i primi passi nel 2004, con un ritardo di cinque anni. Il progetto originario sottoposto dalle Ferrovie al Comune prevedeva di quadruplicare le linee esistenti, ma in superficie, il che avrebbe significato demolire interi casseggiati. La giunta respinge al mittente, arriva l'idea di una stazione sotterranea. Da allora, fino al taglio del nastro dei quattro binari interrati a meno 23 metri, lo scorso 8 giugno, è un susseguirsi di polemiche.

La prima preoccupazione è per rumore e polvere. Che si accumula implacabile su vetri e pareti, rendendo irrespirabile l'aria nelle abitazioni lungo via Carracci, uno degli affacci della stazione storica: sopra la zona de-

gli scavi e oltre, a causa del via vai di decine di mezzi pesanti che all'inizio - viene contestato - viaggiano senza copertura per rimuovere 650 mila metri cubi di terreno. I residenti insorgono, e anche il quartiere Navile su cui insiste il cantiere, l'allora presidente Claudio Mazzanti si incatena davanti ai cancelli dell'area di scavo per impedirne il passaggio. «Rfi - sintetizza Mazzanti - ha sempre avuto un rapporto conflittuale con il territorio».

All'inizio però cittadini, enti locali e Ferrovie hanno uno spazio di confronto nell'Osservatorio ambientale, previsto per legge per le grandi opere. «È all'Osservatorio che avevamo chiesto di avviare un'indagine epidemiologica», racconta Mazzanti, per valutare l'impatto delle pm10 sulla salute dei residenti. Nel 2008, per dare un'idea, le polveri sottili superano il limite di legge per 172 volte. Ma dopo il 2009, scaduto l'Osservatorio il ministro per l'Ambiente Stefania Prestigiacomo non lo rinnova. Il territorio si ritrova «disarmato». E deve intervenire la Regione, con la richiesta alla propria agenzia ambientale di avviare un monitoraggio sul cantiere. Intanto si segnalano cedimenti allarmanti. Nella posa dei tiranti per le fondamenta dell'opera, colate di calcestruzzo riempiono alcune cantine dei palazzi di fronte, crolla il capannone di un concessionario. I negozi contano i mancati incassi, molti abbassano le saracinesche. Interviene Palazzo d'Accursio, a inizio 2009 l'assessore alla Mobilità della giunta Cofferati Maurizio Zamboni sigla un accordo con cui Rfi arriva a risarcire in tutto quasi 500 famiglie per i disagi dovuti a rumori e polvere, oltre a indennizzare 35 attività commerciali. C'è poi l'impegno a coprire gli interventi per i danni strutturali più pesanti (uno stabile verrà in pratica ricostruito), ma molti non aspettano e fanno causa a Rfi. Gli indennizzi comunque si fermano a dicembre 2009, data della prevista apertura della stazione sotterranea. Ma di problema in problema, l'operatività dei binari e della grande hall a meno 15 metri slitta a fine 2011, poi a metà 2012. Fino a giugno 2013. Quattro anni e mezzo dopo.

Mercoledì l'ultimo capitolo. Rfi annuncia di voler chiudere la vicenda dei danni strutturali ai palazzi, anche con una transazione, per chi si era già sottoposto a perizia e ne accetterà un'altra entro l'anno. I condomini aspettano però a tirare un sospiro di sollievo: «Tutto deve tornare esattamente com'era». Ma c'è anche una doccia fredda: «Al momento - spiega Rfi - non ci sono le risorse per liberare i binari di superficie per i convogli dei pendolari». L'assessore alla Mobilità Andrea Colombo replica freddo: «È previsto da tutti gli accordi, non ci sono viaggiatori di serie A o B, i binari sopra gli scavi tornino a disposizione del traffico metropolitano. Il prima possibile».

LA CITTÀ
...
I residenti non sono ancora soddisfatti per un'opera mai condivisa, ma solo subito

30 anni, 10 km l'Italia non corre sulla statale 182

GIANLUCA URSINI
REGGIO CALABRIA

La dizione burocratica dell'Anas Spa è «Strada Statale 182 - Trasversale delle Serre». Dovrebbe collegare Serra San Bruno, provincia di Vibo Valentia, e il relativo svincolo della A3 Salerno-Reggio, con la statale jonica 106 Tarranto-Reggio sull'altro versante calabrese. Lunghezza complessiva: 56 chilometri. A 50 anni dalla prima progettazione, a 30 anni dal primo appalto assegnato (era il 1983), i calabresi vedono ultimati 16 chilometri, solo 10 dei quali sono percorribili tra i querceti e i faggeti secolari delle Serre.

Gli amanti delle statistiche si possono però consolare pensando che sono in corso lavori su complessivi 25 chilometri, per quanto buona parte avrebbero dovuto essere già ultimati due anni or sono. E da Monti a Letta, sono stati stanziati altri 221 milioni di euro per completare gli altri 31 chilometri. Finora 16 chilometri in 9 lustri, una media di un chilometro a triennio. Un record di inefficienza valso, lo scorso anno, niente meno che la prima pagina della edizione mondiale del «New York Times» come «simbolo della burocrazia inefficiente dell'unione Europea».

Correva l'anno 1966. I deputati calabresi riuscirono a strappare al governo l'impegno a realizzare una «opera viaria fondamentale per abbattere l'atavico isolamento che affligge da secoli i calabresi di una zona isolata come le Serre e preserre vibonesi e catanzaresi». L'attraversamento da Tirreno a Jonio in meno di un'ora per collegare anche rapidamente Sicilia a Puglia attraverso la regione di mezzo. 47 anni dopo quel collegamento non c'è. La merce scaricata al porto di Gioia Tauro (che manca ancora di collegamento ferroviario con la rete nazionale a 40 anni dal taglio del nastro) dovrà incolonnarsi su gomma lungo la A3 fino allo svincolo di Lamezia Terme per quasi un'ora, arrivare a Catanzaro Lido in un'altra ora e percorrere al contrario la Statale 106 Jonica per i 40 km fino al confine tra le province di Reggio e Catanzaro per altri 60 minuti e passa (salvo code). Più di 200 minuti per percorrere poche decine di chilometri; un simbolo di un Paese in stallo, bloccato con le 4 ruote a terra, rallentato dal mancato completamento di infrastrutture elementari e, sulla carta, altrettanto semplici da realizzare.

Il Pd ha presentato un'interpellanza al governo Letta con 31 firmatari per chiedere se è mai possibile che Anas spa non riesca a risolvere le decine di contenziosi intercorsi con le altrettante aziende che si sono nei decenni aggiudicate gli appalti, e se l'esecutivo nazionale abbia dei poteri per accelerare un'opera che procede al ritmo di 500 metri consegnati in media all'anno. «Ma se Anas si decide finalmente a far ripartire i cantieri - dice Bruno Censore, primo firmatario dell'interpellanza ed ex sindaco di Serra San Bruno - gli ingegneri sapranno dove andare a recuperare i progetti di 30 anni or sono, quando partirono i primi appalti?». Al momento, sono percorribili in tutto i 10 km citati all'inizio, sono saltate le chiusure di cantiere previste per il 2011 e nessuno ha notizia dello stato avanzamento lavori e dei relativi emolumenti per tenere aperti i cantieri; su tutti e 5 i lotti sono aperti contenziosi tra Anas e aziende appaltatrici.

TAV

Razzi e petardi contro la polizia a Chiomonte

Volevano colpire poliziotti e carabinieri i No Tav che mercoledì notte hanno attaccato il cantiere di Chiomonte. Razzi, petardi, bombe carta e pietre sono stati lanciati ad altezza d'uomo, contro le forze dell'ordine costrette ad uscire dalle recinzioni. Nessuno è rimasto ferito e i manifestanti sono stati dispersi. Un mortaio artigianale costituito da un tromboncino di plastica lungo un metro e 20 centimetri è stato trovato dalle forze dell'ordine nei boschi di Chiomonte durante le operazioni di bonifica successive all'attacco. Recuperati anche cinque artifici pirotecnici inesplosi e nove grossi petardi. I residui di un ulteriore artificio pirotecnico, esplosivo, sono stati recuperati sulla carreggiata dell'autostrada Torino-Bardonecchia. I lavori all'interno del cantiere non hanno subito alcun ritardo.