

ALTA SPECULAZIONE

LE FS VENDONO AREE E EDIFICI E INGORGANO BOLOGNA

Fabrizio Billi

Nei prossimi mesi e nei prossimi anni cambierà radicalmente l'assetto urbanistico della città di Bologna, e con esso cambieranno molte cose nell'economia e nella composizione dell'insediamento sociale della città. Nel prossimo futuro si dovrà infatti decidere come utilizzare vaste aree di proprietà delle Fs che ora saranno dismesse, in seguito alla trasformazione delle Fs in Spa. A Bologna si tratta di circa 250.000 metri quadrati costituiti anche da aree di gran pregio, situate proprio nel centro storico. Come verranno utilizzate queste aree? Per ora nulla è stato deciso, comunque sia, qualsiasi utilizzo ne verrà fatto, molto cambierà nella città di Bologna. In marzo c'è stato un incontro a Roma tra il Sindaco Vitali ed il Governo in cui si è parlato del tunnel per l'Alta Velocità e delle aree dismesse, ma per quanto riguarda quest'ultimo argomento finora non è stata presa ancora nessuna decisione. Per adesso esistono solo dei progetti, ancora al livello di studi teorici, che però presentano aspetti preoccupanti. Le Fs hanno elaborato il "Piano direttore per Bologna" in cui trattano la questione delle aree che dismetteranno. Le questioni interessano alle Fs solo indirettamente, in quanto alle Fs basta vendere per incamerare soldi. Questo scopo così venale è però posto in una forma più presentabile. E così le Fs, in questo piano direttore, ipotizzano l'utilizzazione delle aree che dismetteranno al fine di fare di Bologna uno dei perni del nuovo sistema dei trasporti in Italia. Ed anche l'altro progetto finora studiato ha la stessa impostazione. Si tratta del progetto denominato "Un nuovo sistema urbano, mobilità, ambiente" elaborato da un gruppo di lavoro del polo scientifico e tecnologico

dell'Emilia-Romagna, presieduto da Guido Fanti e coordinato da Oscar Marchisio, responsabile del settore lavoro del Pds. Anche questi progetti inseriscono la questione delle aree dismesse in un più generale progetto sul futuro dei trasporti in Italia e del ruolo della città di Bologna in questo nuovo sistema dei trasporti. Si tratta di progetti più o meno vaghi e sconclusionati, (addirittura Marchisio, che ha presentato il progetto con tre articoli su Repubblica, si è lanciato in un pittoresco delirio futurista), ma comunque, anche se per ora di concreto non è ancora stato deciso niente, ci sono elementi che vanno sottolineati. Intanto questi progetti sono falsamente ecologisti e rispettosi dell'ambiente. Il nodo centrale della questione è, per dirla con le parole del Programma Direttore delle Fs, "trasformare il rapporto ferrovia-città, adeguandolo sempre più alle esigenze del sistema-città e, contestualmente, di operare sul settore della mobilità come catalizzatore e protagonista dello sviluppo urbano". Più in particolare tali progetti sono nati in seguito "all'avvio del programma di alta velocità, alle nuove opportunità offerte dalle recenti leggi in materia di trasporti, dall'evolversi delle iniziative societarie e patrimoniali dell'ente Fs". Già questo è preoccupante, che un cambiamento del sistema dei trasporti e del ruolo della città di Bologna sia fondato su megaprogetti come l'alta velocità e la trasformazione della Fs in Spa. L'alta velocità è uno dei pochi modi di rendere inquinante per l'ambiente e per la salute il trasporto su rotaia, tant'è che non soltanto gli ecologisti sono contrari, ma anche il Ministero dell'Ambiente. E la trasformazione delle Fs in Spa prevede l'abbandono di

molte linee pendolari, il che, unitamente all'aumento del prezzo dei biglietti, comporterà un aumento del traffico automobilistico. Se queste sono le premesse... Per il resto il programma direttore delle Fs non prevede molto di concreto. Notiamo soltanto che per quanto riguarda l'alta velocità e le linee intercity si prevede "la realizzazione ed il potenziamento", mentre per quanto riguarda il trasporto locale, dopo aver affermato che il trasporto su rotaia è "non congestionante e non inquinante", si dichiara che l'Ente Fs intende "rendersi disponibile per...individuare gli interventi, colloquiare con gli enti finanziatori, progettare il programma". Insomma: belle parole, ma che rimangono chiacchiere, per il semplice fatto che l'alta velocità prevede cospicui finanziamenti (pubblici) mentre il trasporto urbano su rotaia, pur se non inquinante, nessuno lo finanzia e nessun ente locale ha volontà di realizzarlo. E così anche il progetto di Fanti e Marchisio: Marchisio, nei suoi articoli su Repubblica descrive il suo progetto di città senza auto, ma si tratta appunto solo di progetti fatti perché...sono pagati da un finanziamento Cee, ma questo però è soltanto uno studio di prefattibilità, in vista di altre ricerche per uno studio di fattibilità...e così via, di convegno in convegno, di progetto in progetto, sempre pagati coi soldi pubblici, mentre la città è sempre più inquinata. Ed anche il progetto di Marchisio e Fanti, analogamente a quello delle Fs, ribadisce il ruolo positivo dell'alta velocità per rinnovare i trasporti italiani. Anche Marchisio è falsamente ecologista, quando scrive di un futuro in cui gli unici problemi dei viaggiatori saran-

no di "scegliere l'environnement sound tra Mozart o Debussy e, nella mezz'ora di attesa nelle stazioni, tra la sauna e la lezione di tedesco". A parte il fatto che non si capisce perché in futuro bisognerà girare come trottole ("da Bologna a Milano, e la sera a teatro a Ferrara"), Marchisio dipinge con rosei colori quello che non osa chiamare col suo nome, ovvero il progetto alta velocità, che non sarà affatto roseo. A parte la questione ambientale, chi pagherà i lussuosi treni del futuro? Chi se li potrà permettere? Ed anche alla presentazione del progetto Fanti ha dipinto un futuro luminoso in cui i treni correranno "dalla Russia all'Europa, rivitalizzando i Balcani" (!?) e affermando che l'alta velocità "è un progetto fondamentale per l'Italia del domani, congiuntamente alle...riforme istituzionali". Insomma si fanno tanti progetti apparentemente molto belli e ecologicamente validi, ma nel concreto? Nel concreto non soltanto l'ex Ministro dei Trasporti aveva dichiarato che "i tram sono un'idea romantica", ma anche gli stessi compagni di partito di Marchisio, che amministrano Bologna, non si decidono a limitare il traffico privato, ad usare tramvie, filobus, bus elettrici, a costruire piste ciclabili, nonostante le conclamate dichiarazioni di intenti dell'Assessore Moruzzi. E a Roma il Pds in dicembre prima vota contro la variante di valico, poi a favore! Se questo è un modo coerente di appoggiare il trasporto su rotaia... E così va avanti per ora la discussione sul futuro dei trasporti ferroviari ed urbani e sulla destinazione di vaste aree urbane, tra il disinteresse generale dell'amministrazione comunale (che ancora non ha pensato di convocare un consiglio comunale per discutere della questione), l'interesse delle Fs Spa a guadagnare da questa operazione il più possibile, i voli protezionistici dei progetti di Marchisio elaborati non tanto per progettare il futuro del trasporto, ma perché ci sono dei fondi Cee da accaparrarsi. Se queste sono premesse, come sarà il futuro di Bologna? Ed anche nazionalmente le cose non vanno diversamente. Pensiamo solo che la persona incaricata dal Governo di occuparsi delle aree dismesse è Susanna Agnelli!

STOP!

INTERVISTA AI COMITATI
CONTRO L'ALTA VELOCITÀ

F. B.

In Emilia-Romagna esistono 28 comitati contro l'Alta Velocità, 4 nella provincia di Bologna: San Ruffillo, Borgo Panigale, San Vitale-San Donato, Valli di Zena-Idice-Savona. Abbiamo intervistato Concetta, del Comitato San Vitale, e Pamela, Presidente del Comitato Val di Zena.

Recentemente la Camera dei Deputati ha approvato una mozione sull'Alta Velocità che, essendo stata votata a larga maggioranza, è abbastanza generica, ma è stata comunque proposta dai partiti contrari all'Alta Velocità. Secondo voi cosa succederà adesso, dopo il voto del Parlamento, e quale sarà il ruolo dei comitati?

La mozione approvata ci ha soddisfatti fino ad un certo punto. Ovviamente noi sostenevamo la mozione presentata inizialmente da Rifondazione e Verdi che affermava un deciso no all'Alta Velocità, però questa mozione non sarebbe mai potuta passare, e così l'unica cosa da fare era certamente sostenere la mozione

approvata, che comunque afferma che ogni atto riguardante l'Alta Velocità va sottoposto al voto parlamentare: proprio il contrario di quel che volevano Necci e le Fs Spa, cioè sottrarre la materia al controllo pubblico. Il problema è che le forze politiche ed economiche che sostengono l'Alta Velocità sono potenti, perciò è necessario continuare la mobilitazione dei comitati contro l'Alta Velocità. Inoltre c'è da dire che Romiti, nel memoriale che ha consegnato ai giudici milanesi, ha dichiarato che l'Alta Velocità era il nuovo grosso affare di tangentopoli. Ora non si può far finta di niente! È perciò necessario rivedere la questione anche alla luce di queste dichiarazioni, non si può continuare con l'Alta Velocità come se nulla fosse, con il rischio di portare denaro pubblico in qualche affare sporco di tangentopoli. Pensiamo alla tratta Bologna-Firenze. L'ex ministro Tesini ha firmato i contratti esecuzione delle opere il 29 dicembre, due giorni prima che entrasse in vigore la normativa Cee sulla concorrenza negli appalti pubblici che avrebbe probabilmente escluso molte imprese italiane. Ed invece i contratti per quella tratta sono stati firmati proprio con la Fiat Engineering e con la Lodigiani, aziende pluriquisite. E inoltre il tracciato ed il progetto sono demenziali, in linea in questo con le grandi costruzioni pubbliche di tangentopoli: strade che non finivano da nessuna parte, parcheggi dove non servivano. Opere assurde che servivano soltanto per dare denaro pubblico agli affari sporchi di tangentopoli. Quando invece le opere che servirebbero non vengono costruite. Ad esempio si parla tanto di collegamenti con l'Europa che renderebbero necessaria l'Alta Velocità, quan-

do invece sarebbe ben più necessario il raddoppio del binario Bologna-Verona, che collega l'Italia con il Brennero e la Germania. Oppure sarebbe necessario sviluppare il trasporto via mare, e per questo sarebbe necessario un collegamento tra i porti di Venezia e Ravenna. Ma l'ex ministro Tesini due mesi fa ad un convegno ha dichiarato che anziché costruire una linea ferroviaria merci si costruirà la superstrada E 55!

La proposta di costruire un tunnel per l'attraversamento della città di Bologna sembra godere del favore delle istituzioni, dal momento che in un recente incontro il Sindaco Vitali ed il Governo hanno convenuto sulla realizzazione di questo tunnel. Voi cosa ne pensate?

Anche lasciando da parte il problema che forse è quello centrale, quello dei costi astronomici, c'è un'altra questione da sottolineare. Secondo i dati presentati dalle stesse Fs l'Alta Velocità porterà ogni giorno nella stazione di Bologna 24.000 persone in più. Di queste solo 3.000 riprenderebbero il treno, le altre 21 si troverebbero a dover andare dalla stazione, che è nel pieno centro di Bologna, alle proprie destinazioni. Con quali mezzi? Con i mezzi pubblici che non ci sono, o con le proprie auto private intasando così ancor di più il centro storico? L'Assessore al traffico si è posto questo problema? Non ha senso sovraccaricare in tal modo la stazione centrale, pensare per essa un progetto faraonico di una stazione a più piani, con centri commerciali, saune e piscine. Che senso ha questo progetto nel pieno centro di Bologna? Nessuno si ricorda che la stazione è a 800 metri da Piazza Maggiore? Non sareb-

benecessario invece decongestionare ciò che è già congestionato? Questi progetti faraonici, come l'Alta Velocità e ciò che è ad essa collegato come il tunnel e la ristrutturazione della stazione sono assurdi ed inquinanti, è proprio la loro logica che va cambiata radicalmente.

Concetta, parli della tua situazione personale, che è emblematica di quella di tante persone la cui vita sarà sconvolta dalla realizzazione dei binari per l'Alta Velocità.

Io sono riuscita a comprarmi un piccolo appartamento di 50 metri quadrati nel 1980, quando mi sono trasferita a Bologna. Poi è nato mio figlio ed abbiamo perciò avuta l'esigenza di cambiare casa, anche perché sia io che mio figlio siamo handicappati ed abbiamo bisogno di spazio per vivere. Mi sono iscritta ad una cooperativa e pochi mesi fa mi hanno comunicato che iniziavano a costruire case in una zona, in San Vitale, per me ideale perché vicina sia al posto di lavoro che all'ospedale. Il 4 dicembre invece è stato reso pubblico il progetto della costruzione dei binari per l'Alta Velocità: la mia nuova casa sarà a 15 metri dai binari. Così la casa è ora svalutissima e non si riesce nemmeno a vendere perché nessuno la vuole comprare. Io così mi ritrovo ad aver perso l'occasione che aspettavo da anni e non posso nemmeno comprarmi un'altra casa coi soldi ricavati vendendo quella, dal momento che è svalutata di più della metà del valore che aveva. I rimborsi per chi si trova la casa svalutata di decine di milioni non esistono, ci sono solo per le case che vengono abbattute, non per migliaia di altri cittadini che, come me, avranno la casa a ridosso dei binari.