



Un cantiere lungo sette anni
Doveva chiudere nel 2008, finirà nel 2012

I costi dell'Alta Velocità

In un libro svelati tutti i segreti di un sistema diventato modello
«Una speranza? La politica vera è quella dei movimenti No-Tav e dei comitati»

QUANTA BOLOGNA NEL "LIBRO NERO DELL'ALTA VELOCITÀ"

<p>Il bello: Preti e Andreatta «Sono state due figure straordinarie della Prima Repubblica ed hanno cercato di cancellare e fermare questa truffa. Ma anche la loro città non ha reso loro il merito dovuto»</p>	<p>Il brutto: i sindaci Da Guazzaloca a Delbono passando per Cofferati non si salva nessuno «Hanno partecipato silenziosamente alle passerelle mediatiche e alle cerimonie di inaugurazione della Grande Opera»</p>	<p>Sfm no, Civas sì «Il Servizio ferroviario metropolitano era previsto dagli accordi Tav ma non c'erano garanzie finanziarie. Si è preferito puntare su mezzi assurdi e lontani dalle esigenze come Civas e People Mover»</p>
---	--	---

Il viaggio di Cicconi nel sistema Tav «Saremo noi a pagare quegli sprechi»

di Marco Merlini

Un libro per raccontare una storia, quella dell'Alta Velocità, e per spiegare un buco nero della politica italiana che nel nome della "Grande Opera" ha avallato sprechi di risorse e danni ambientali, che in futuro come cittadini continueremo a pagare. «Il libro nero dell'Alta Velocità» è l'ultimo libro di Ivan Cicconi, uno dei maggiori esperti di appalti pubblici e presidente di Itaca, l'Istituto per la trasparenza degli appalti e la compatibilità ambientale.

Cicconi, non si salva nulla di questo progetto?

«L'Alta Velocità è un cancro che produrrà i suoi effetti nel futuro, in particolare uno spreco di risorse enorme e problemi devastanti sul servizio ferroviario».

Si spieghi.

«Dal punto di vista dell'architettura finanziaria, tutti i costi che erano stati millantati sul project financing, finiranno nel debito pubblico. Ci hanno raccontato una grande bugia, dicendo che la Tav sarebbe stata pagata soprattutto dai privati. E pagheremo tutto questo per un servizio che viene utilizzato solo dal 5/6% dell'utenza ferroviaria».

Così pochi?

«Al momento sì. Se in futuro crescerà sarà solo perché è cambiata l'offerta di Trenitalia che cancella Intercity ed Espresso ad alta percorrenza e non lascia alternative».

Poi ci sono i disservizi.

«Tutto questo comporta che per ammodernare le linee esistenti ci sono poche risorse. E quindi si peggiora il servizio. Lei pensi che secondo Fs l'87% degli utenti utilizza il treno per percorsi inferiori ai 50 km. Tutto quello che accade le sembra sensato?».

Ma ci sono anche i danni ambientali.

«Sulla Bologna-Firenze la magistratura ha accertato danni ambientali per 900 milioni di euro».

Nel libro lei punta il dito contro i partiti e il sistema politico italiano. È lì che si annida il male?

«È l'unico Paese al mondo in cui la politica ha invaso le istituzioni e l'economia con priva-

tizzazioni fatte sotto il controllo dei partiti e con incarichi affidati senza alcuna procedura pubblicistica».

Bologna è molto presente nel suo saggio: a partire da due figure importanti che hanno cercato di ostacolare la "Grande Opera": Luigi Preti e Beniamino Andreatta.

«Questo libro l'ho scritto con molta rabbia, anche nelle parti relative a Bologna. Preti e Andreatta sono due figure straordinarie della Prima Repubblica ed hanno cercato di cancellare e fermare questa truffa. Ma non c'è stata alcuna riconoscenza, anche da parte della città».

Chi ne esce male sono i sindaci di Bologna: da Guazzaloca a Delbono, Cofferati compreso.

«Anche loro hanno partecipato silenziosamente alle passerelle mediatiche e alle cerimonie di inaugurazione. Anzi, a volte sono stati la controparte dei cittadini che si battevano per veder rispettati i propri diritti. La politica vera è fuori da queste

istituzioni e ora si trova nei movimenti No-Tav, nei comitati, proprio lì dove dicono ci sia l'anti-politica».

Eppure il modello impiegato nel nodo di Bologna (tracciato in galleria) ha fatto scuola ed è stato esportato anche a Firenze.

«L'Associazione Idra ha invitato a Firenze il Comitato Carracci per spiegare a cosa si sarebbe andati incontro e in campagna elettorale ha incassato l'impegno di Matteo Renzi a considerare altre scelte. Peccato che una volta diventato sindaco le promesse non siano

state mantenute. Con l'aggravante che se a Bologna la stazione Tav è integrata coi servizi tradizionali, a Firenze ce ne sarà una tutta nuova realizzata ad hoc in centro: un'assurdità».

Negli accordi di programma bolognesi la Tav era stata legata alla realizzazione del Servizio ferroviario metropolitano. Poi che è successo?

«Non è stata inserita nessuna garanzia di finanziamento e il progetto non è stato portato avanti: un altro inganno ai cittadini che si sono visti piovere sulla testa altre infrastrutture come Civas e People Mover più costose, assurde tecnologicamente e sganciate dalle esigenze del territorio».

Cicconi, i toni del suo libro non lasciano molto spazio alla speranza. Il futuro è così nero?

«Sono molto pessimista sul breve periodo, perché la situazione è strutturalmente drammatica. Ma prima o poi la storia il suo conto lo presenterà anche con passaggi dolorosi».



Voce contro
Ivan Cicconi è una delle voci più note tra quelle che da anni denunciano gli sprechi derivati dal progetto Alta Velocità

OGGI IN PROVINCIA



Stasera alle 20,30 nella sala Caduti sul lavoro di Palazzo Malvezzi Ivan Cicconi presenterà per la prima volta in Italia il suo nuovo volume "Il Libro nero dell'Alta Velocità" edito da Koinè. Interverranno Lorenzo Alberghini del comitato "No People Mover", Andrea Caselli del Comitato acqua pubblica e Dino Schiavoni del Comitato Carracci.

CANTIERE STAZIONE

Domani nuova udienza in Tribunale per la causa intentata dai cittadini per gli sforamenti delle Pm10

Comitato Carracci: «Qui la battaglia continua»

Il portavoce Schiavoni: «E ci sono 450 famiglie che attendono risposte sui ritardi dei cantieri»

Manca ancora un anno alla fine del calvario. O almeno così hanno detto ai cittadini di via Carracci che il cantiere dell'Alta velocità lo stanno sopportando dal 2005. Domani una delegazione guidata dal portavoce Dino Schiavoni e dall'avvocato Nicola Giudice sarà in tribunale per l'ennesima udienza relativa alla causa intentata da 750 persone che vivono nella zona per il numero eccessivo di sforamenti nei valori delle Pm10. «In quell'occasione - spiega Schiavoni

- probabilmente capiremo se i tre gruppi che si sono rivolti all'autorità giudiziaria verranno riuniti visto che si tratta della stessa materia». Poi si attendono nuovi sviluppi. In-

tanto alcuni cittadini stanno per rivolgersi a un medico legale per capire quanto ha inciso sul loro stato di salute l'esposizione prolungata alle polveri. «Noi continuiamo la no-

stra battaglia - insiste - non ci fermiamo e arriveremo fino a dove ce lo consentiranno i mezzi a nostra disposizione».

Ma c'è anche un altro fronte da cui i cittadini aspettano risposte. Ed è proprio quello dei ritardi sulle scadenze stabilite per la fine dei lavori. Il cantiere dell'Alta Velocità in via Carracci, aperto come detto dal 2005, avrebbe dovuto chiudere alla fine del 2008. Ma così non è stato e di ritardo in ritardo, di rinvio in rinvio, si è arrivati alla fine del 2012

con l'apertura della linea sotterranea a metà anno. Questa attesa si è tradotta in disagi continui per chi si è trovato a vivere nelle vicinanze del cantiere. Sono 450 le famiglie, a cui si sono aggiunte anche una trentina di attività commerciali, che hanno chiesto un risarcimento per questa attesa non richiesta. Anche in questo caso i cittadini si sono rivolti all'autorità giudiziaria. «Attendiamo delle risposte - conclude Schiavoni - ce le devono dare».

(m. m.)



In trincea
Da anni Dino Schiavoni lotta contro la Tav in via Carracci



«A breve numerosi residenti della zona si rivolgeranno a un medico per capire quanto ha inciso sulla loro salute l'esposizione alle polveri»