

SFASCIO TRASPORTI

I 49 megabus da 35 milioni? Abbandonati in mezzo ai campi



Bologna è stata rivoltata per ricavare lo spazio necessario ai modernissimi mezzi a guida ottica. Poi si sono accorti che le vibrazioni avrebbero danneggiato gli edifici. E tutto è andato a monte

FILIPPO MANVULLER

BOLOGNA

Il progetto era degno di un Oscar all'ambizione e di uno alla follia: 49 "bisonti" da asfalto per percorrere neanche 20 chilometri tra il centro storico di Bologna e San Lazzaro di Savena, praticamente un sobborgo cittadino.

Un investimento di circa 200 milioni di euro spalmato su più anni, ma presto andato in fumo, che ha ovviamente innescato l'attenzione della magistratura con tanto di richieste "eccellenti" di rinvio a giudizio. È la storia - tutta italiana - del Cavis felsineo, che a Bologna torna a far digrignare i denti in questi giorni, in cui si chiede ai cittadini di mettere mano al portafoglio per i rincari voluti da un gestore dei trasporti, Tper, che ha un buco che sfiora i nove milioni di euro. Annunciato in pompa magna, magnificato dagli amministratori pubblici, il filobus su gomma a guida ottica non è mai partito, ma è costato carissimo. E non è solo una questione, pur relevantissima, di soldi. Bologna, per far spazio a quei giganti della strada, lunghi oltre 18 metri e larghi 2 metri e mezzo, è stata ribaltata come un calzino. Sono comparse isole pedonali in ogni dove, sono

state allargate carreggiate, modificate banchine, la segnaletica orizzontale è stata rivoluzionata per tracciare le due linee che avrebbero dovuto condurre i mezzi a destinazione con un "magico" sistema degno del "Kitt" di David Hasselhoff. In alcuni punti quelle righe parallele hanno anche sacrificato passaggi pedonali, in altre si sono bellamente sovrapposte alle zebra. Percorsi per ciechi sono stati interrotti. Antichi varchi sotto ai quali era attivo il limite, in altezza, di 3,25 metri, magicamente hanno potuto ospitare i Cavis, alti 3,5 metri.

VICENDA KAFKIANA

In cielo è comparso un intricato reticolo di cavi, necessari all'alimentazione dei mastodontici mezzi su gomma. Ma, al momento di accendere i motori, quando ormai le strade cittadine erano state preparate ad accogliere quei dinosauri su ruota, si è fatto strada un terribile dubbio: ma non è che le vibrazioni prodotte da 30 tonnellate viaggianti alla lunga possono dare problemi alla stabilità di edifici antichi? A porsi il problema è stato il vulcanologo Enzo Boschi, che lanciò un allarme-appello per bloccare il progetto, con previsioni funeste per il patrimonio monumentale bolognese, le celeberrime due Torri in primis. Era luglio 2010. Boschi presentò anche una relazione in procura. L'allora deputato Pdl Fabio Garagnani portò il caso in parlamento. Insorsero anche la Lega Nord, che chiese la restituzione dei circa 35 milioni spesi per i mezzi, e il Movimento Cinque Stelle, che ha proposto il piatto forte all'ultimo

Vaffa Day di febbraio. L'allora commissario Annamaria Cancellieri dichiarò, da subito, la sua «preoccupazione». Un anno e mezzo dopo, trascorsi quattro mesi dall'accorata relazione della commissione sicurezza di nomina ministeriale, il sindaco Virginio Merola si arrese all'evidenza.

In una nota - firmata anche dall'ex presidente di Atc, Francesco Sutti - espresse l'amara constatazione: il Cavis non s'ha da fare. Alla base: «Prestazioni e garanzie di sicurezza diverse da quelle previste dal contratto». Dopo sette anni dalla firma del primo protocollo tra Regione, Provincia, Comuni (di Bologna e San Lazzaro) e Atc finiva una vicenda kafkiana e assurda. Oggi di tanto dire, tanto parlare e, soprattutto, di tanto denaro gettato al vento sono rimasti cordoli, pensiline e anomale tracce lungo le strade, pure pericolose. In questi giorni al danno si è aggiunta la beffa: l'azienda dei trasporti dal 19 agosto ha imposto infatti aumenti su biglietti orari, citypass e ticket giornalieri, che stanno facendo trasalire i sindacati (e non solo) e hanno già scatenato scioperi a ripetizione. Così, a distanza di anni dal pasticcio - Cavis il conto in qualche modo tornano a pagarlo i cittadini. Mentre l'attuale presidente Tper Giuseppina Gualtieri fa carriera e si guadagna anche un posto nel cda di Unipol, che ha in mano le assicurazioni del sistema di trasporto pubblico locale. Un cortocircuito che - a destra - ha già scatenato accuse di conflitto di interessi.

BIGLIETTO AUMENTATO

Intanto i cittadini pagano - sempre più - e da anni assistono impotenti a una città storica forzosamente adattata alla rivoluzione incompiuta dei trasporti. Lungo quei tracciati c'è anche chi ha rischiato la vita. E i 49 mezzi che avrebbero dovuto proiettare Bologna nel terzo millennio sono sparsi in due diversi angoli della città. La metà sono stipati alle spalle del Centro agroalimentare di Bologna, gli altri al deposito Due Madonne. Aree sterminate diventate il cimitero di cotanta tecnologia. Alcuni sono addirittura aperti, come mostrano le foto. L'epilogo di questa triste storia tutta italiana, come spesso accade, è giudiziario. Il Cavis è al centro di un'inchiesta che portò, il 30 novembre scorso, alla richiesta di rinvio a giudizio per corruzione nei confronti di sei persone, tra cui il presidente del Consorzio cooperative costruzioni - che lavorarono ai cantieri - Piero Collina, l'ex presidente di Atc, l'azienda dei trasporti pubblici bolognese, Maurizio Agostini, e due dirigenti Irisbus, l'azienda (gruppo Fiat) che fornì i mezzi. È stata invece archiviata la posizione dell'ex sindaco Giorgio Guazzaloca. L'8 febbraio scorso il nucleo di polizia tributaria della guardia di finanza ha quantificato in 34,7 milioni di euro il danno all'erario legato all'acquisto dei Cavis. La relazione delle fiamme gialle è in mano alla procura della corte dei conti di Bologna.

La politica, intanto, ha provato a metterci una pezza. L'azienda che ora gestisce il trasporto su gomma, Tper, ha sottoscritto il 29 novembre scorso un accordo con

Irisbus. Stando all'intesa i Cavis mai partiti verranno "barattati" con il Crealis Neo, il nuovo filobus a guida vincolata che dovrebbe prendere servizio nel giro di due anni lungo la direttrice storica di via Emilia Levante. Nel frattempo il Cipe, a marzo di quest'anno, ha sbloccato l'investimento inizialmente previsto di 182 milioni di euro.



SPRECHI SU ROTAIA

Nella foto sopra, i Cavis di Bologna: autobus lunghi oltre 18 metri e larghi 2 metri e mezzo la cui traiettoria è regolata da un sensore ottico, cioè una telecamera posta nella parte anteriore. A destra, uno dei 17 tram di Palermo custoditi in un maxideposito del quartiere Brancaccio in attesa di essere utilizzati [web]

Atac, 700 milioni di debiti

A Roma i mezzi vecchi vanno a fuoco, quelli nuovi non arrivano

■ ■ ■ RITA CAVALLARO

ROMA

■ ■ ■ Bus bruciati e abbandonati in deposito, ritardo nelle consegne dei nuovi mezzi, forniture bloccate dalle inchieste giudiziarie. È il caos del trasporto pubblico locale a Roma, la Capitale dove ogni giorno migliaia di turisti e cittadini utilizzano i bus di linea per spostarsi nel traffico della città. Vetture che in alcuni casi hanno oltre dieci anni di vita, e di conseguenza sono soggette a guasti, che molto spesso passano in ritardo e che, anche quando arrivano puntuali, sono sempre affollate. D'altro canto i numeri dell'Atac, l'azienda del trasporto autoferrotranviario di Roma, peraltro rilanciati da una recente inchiesta del Corriere della Sera, sono tragici: oltre 700 milioni di debiti, un'inchiesta sulle assunzioni sospette, il 40% degli autobus fermi.

La "flotta" dell'Atac stessa conta 2.351 mezzi, dei quali 2.118 sono autobus, 30 filo-

bus e 166 tram. Negli ultimi 5 anni, però, la municipalizzata ha perso 200 macchine, vecchie vetture del 1997 che, raggiunto il milione di chilometri, hanno dato forfait, lasciando per strada i passeggeri, in alcuni casi anche in maniera rischiosa: non sono infatti isolati i casi in cui i bus abbiano preso fuoco durante il servizio. Trattandosi di pullman molto vecchi, l'azienda ha preferito non sistemarli, lasciandoli a marcire nei depositi disseminati per la città dove diventano bersaglio di rom e ladri. La situazione più scandalosa è quella del deposito della Magliana, dove una quindicina di mezzi, parcheggiati vicino alla recinzione, vengono pian piano smontati dagli zingari del vicino campo di via Candoni.

Per ovviare alla perdita dei mezzi in disuso, a novembre dello scorso anno Atac ha deciso di mettere mano al portafogli e ha acquistato 337 nuove vetture, 131 delle quali da 18 metri e 206 da 12, tutte fornite da Iveco Iribus. Mezzi futuristi chiamati "serie Roma", dotati della

nuova tecnologia capace di monitorare addirittura il numero di passeggeri trasportati e di sondare il manto stradale affinché gli ammortizzatori si adattino in modo perfetto, oltre a tutti gli altri comfort, dall'aria condizionata all'accessibilità totale per i disabili. L'acquisto è avvenuto con un leasing finanziario, investimento da 117 milioni di euro, sostenuto in autofinanziamento e senza utilizzare contributi esterni. Una bella fornitura per i romani, se non fosse che, dei 337 mezzi pagati, per il momento ne sono arrivati 97. Il resto dovrebbe essere consegnato, salvo complicazioni, entro fine anno. A rendere "affollati" gli spostamenti dei passeggeri capitolini, oltre ai ritardi, ci si è messa pure la magistratura, che ha portato alla luce lo scandalo delle presunte tangenti Breda Menarini e ha, di fatto, bloccato la gara d'appalto attraverso la quale Roma Metropolitane aveva affidato all'impresa la realizzazione del corridoio della mobilità Eur-Tor de' Cenci e la fornitura di 45 filobus.

