

A colpi di inutili milioni di euro

A colpi di inutili milioni di euro

# La metro di Cosenza che fa comodo solo a Rende

di Oreste Parisè

La Calabria è l'isola felice dello spreco. Non c'è solo il ponte sullo Stretto che sulla carta esiste da decenni. In suo nome si sono sperperati centinaia di milioni di euro. E si continua tranquillamente perché è un treno in corsa verso il nulla che non si riesce a fermare, perché il progetto è stato studiato così bene che riesce a produrre le sue uova d'oro persino quando lo si cancella. È definitivamente accantonata quella idea? La domanda sorge spontanea, direbbe Catalano. Ma la risposta è tutt'altro che facile. Certo non si farà più. Per ora. Appartiene alla classe delle grandi follie neroniane. O non era lui il grande architetto di un mondo nuovo che doveva realizzare con il famoso contratto con gli italiani?

Quello è forse il caso più eclatante, ma ve ne sono molti altri, un pò più prosaici, ma altrettanto fastidiosi. La diga sul Metramo, ad esempio, o quella dell'Esaro che gridano vendetta per l'enorme spreco di risorse accompagnato da uno stravolgimento dell'equilibrio ecologico di vasti territori sottratti alla macchia mediterranea e allo sfruttamento agricolo di territorio.

## Il settore dei trasporti calabresi è un caso da manuale di sprechi, inefficienze di allocazione delle risorse, errori di progettazione, inefficienza organizzativa. È sufficiente qualche dato per illustrare come quello dei trasporti sia il regno dell'assurdo e dell'improbabile.

La Calabria, la regione più povera d'Italia in termini di Pil, consumi, produzione industriale e via enumerando, ha la più elevata densità di automobili. Se non è un segno di opulenza, è un indicatore infallibile dell'assenza di programmazione, dell'incapacità della classe politica, della velleità delle soluzioni proposte, dell'inefficienza organizzativa. Persino per consentire ai propri figli di frequentare la scuola dell'obbligo, la maggioranza dei genitori calabresi sono costretti a estenuanti ginkane tra il traffico e gli impegni di lavoro, perché il trasporto pubblico non garantisce alcun collegamento funzionale ed efficiente tra i vari punti della città e il reticolo delle scuole.

Per non parlare delle università, come quella di Cosenza che ormai vanta una storia quarantennale o quella di Catanzaro, ben più giovane ma afflitta dalla stessa inefficienza. L'area delle due università nei giorni feriali diventa un immenso parcheggio, con auto accatastate in ogni centimetro quadrato disponibile. Si può tirare ad indovinare per individuare la causa di questo vero e proprio disastro giornaliero che produce inquinamento, congestione del traffico, stress e un salasso giornaliero per studenti e professori costretti a servirsi del mezzo proprio per le più elementari esigenze connesse con la propria attività.

C'è qualche pullman o navetta, ma nel complesso il sistema è del tutto inadeguato ed inefficiente. Un corollario di questo sistema è il progressivo deperimento dei centri storici di Rende, Cosenza e Catanzaro: potrebbero diventare città universitarie sul modello di Perugia mentre sono afflitte da un lento e inesorabile declino proprio per l'assenza di un razionale sistema di trasporti. Hic est busillis, e qui sta la soluzione con la genialità della metro, almeno per quanto riguarda



Un'opera faraonica per una conurbazione urbana che non si vuole conurbare. E poi quanti disagi nel capoluogo Viale Mancini verrebbe massacrato dai lavori

l'ateneo cosentino. Cosa si potrebbe obiettare di fronte a un progetto che promette di collegare la conurbazione bruzia con l'università?

Niente, tutti incantati da un sogno. Come è successo con la grande invenzione mancini della stazione di Vaglio Lise, progettata dallo studio Nervi e dotata di ogni possibile comfort, dal ferrotel alla officina dei locomotori, un grande parcheggio, un manufatto avveniristico e la promessa di uno sviluppo che doveva assicurare benessere ed occupazione.

Oggi sta lì in attesa di una lenta consumazione per lo stato di abbandono in cui versa. Molte delle sue potenzialità non sono mai state attivate proprio per il carattere velleitario del progetto, costruito su ipotesi irrealizzabili.

In quello momento, nessuna voce si è levata per impedire uno scempio e un immenso spreco di risorse. Nessuno ha avuto il coraggio di opporsi al patriarca, cui venivano riconosciute indubbie capacità politiche e programmatiche. Ancor più doloroso appariva l'opposizione che garantiva un investimento interessante sotto il profilo economico e occupazionale. Un classico del calabresismo, quella cultura che vorrebbe che tutto ciò che riguarda al regione acquisti un carattere speciale, che sfugge alle regole della razionalità e della logica economica, in nome di una specificità che giustifica qualsiasi deroga ai canoni accettati nel resto del mondo.

Vaglio Lise era una manna caduta dal cielo e una "minna" che assicurava una copiosa montata latte. Tutto il resto è noia.

## Un altro caso emblematico, per restare nel campo dei trasporti, è quello dell'ipersuperficie di Scalea, costruita con i fondi del Patto territoriale dell'Alto Tirreno. Una idea geniale: costruire una infrastruttura per super ricchi al servizio del sottoproletariato napoletano che affolla le spiagge del litorale tirrenico cosentino. Si immaginava una folla di operatori ecologici del comune di Frattamaggiore scendere in Calabria con il proprio cesso e l'amante per partecipare alla sagra della "sazizza". Perdindirindina non è atterrato nessuno in questi anni, neanche una badante ucraina con il piper del suo assistito per collaudare la pista. Si è persa una occasione, perché ormai la gragnola è riuscita a spaccare l'asfalto e sta lentamente maciullando il manto della pista. Sarebbe proprio necessaria una operazione di manutenzione straordinaria di qualche milione di euro (si sa che si spende molto di più per conservare che per costruire...) per tirarlo nuovamente a lucido, in attesa del prossimo intervento e del primo atterraggio. Si è trattato di poca roba, ben inteso, solo cinque o sei miliardi di vecchie lire (due milioni e mezzo/tre di euro), una bazzecola rispetto al grande affare di Vaglio Lise. Ben maggiore in questo caso è stato lo scempio ecologico, poiché si sono distrutti molti ettari di buon terreno agricolo che avrebbero potuto essere utilizzati ben diversamente. Per esempio costruire un bel parco naturalistico al servizio di quegli eroici turisti che ancora continuano ad affollare le nostre spiagge a dispetto del manto oleoso e maleodorante che ricopre la superficie delle acque nei periodi estivi.

Per parlare del caso del metrò occupiamoci del caso del treno fantasma. Chi capita alla stazione delle Ferrovie calabro-lucane a Cosenza, intorno a mezzogiorno può notare che ancora oggi, una carrozza parte con destinazione Vaglio Lise, per fare ritorno dopo qualche ora. Sempre vuota, ovviamente. Trasporta fantasmi nudi perché non possono indossare il famoso lenzuolo per non essere subito scoperti... Il trasporto dei fantasmi dimostra però che il collegamento tra le due stazioni c'è ed è funzionante, anche se le ferrovie calabro lucane erano state costruite con uno scartamento ridotto e questo crea un problema di compatibilità dei vettori, che non possono viaggiare su rotaie che abbiamo uno scartamento diverso da quello previsto dalle case pro-

dotrici. Secondo calcoli effettuati dal dipartimento dei trasporti dell'Unical, la spesa necessaria per eliminare questa disparità si misura in qualche milione di euro per tutta la tratta da Cosenza fino ad Aprigliano. Una quisquilia se confrontati con la cifra astronomica necessaria per la metro cittadina, che non produce troppo grasso per "untare" le mani e per questo è una opera poco appetibile.

## Per avere una idea della faccenda bisogna fare un passo indietro, un flashback. Dopo decenni di lavoro e un tributo di decine di morti, il 31 maggio 1987 viene inaugurato il nuovo tracciato della Paola-Cosenza, iniziato vent'anni prima nel 1966 che aveva comportato una spesa di venti miliardi di lire e la costruzione della galleria Santomaro lunga oltre quindici chilometri. Nello stesso periodo fu anche inaugurata la nuova stazione di Vaglio Lise, e quello che ancora oggi appare incredibile la vecchia linea è stata completamente abbandonata.

Quando nel 1972 fu fondata l'Università della Calabria nessuno si accorse che proprio nell'area destinata alla realizzazione dell'ateneo vi era una stazione ferroviaria, ancora funzionante, che avrebbe potuto svolgere una sua utile funzione a servizio della popolazione universitaria. Solo nel 1991 si è fatto un timido tentativo di utilizzare la vecchia tratta ferroviaria per scopo turistico, ma con scarso entusiasmo e senza molto successo.

La soluzione Vaglio Lise è stato un macroscopico errore di programmazione, poiché ha sradicato il terminal ferroviario dal centro cittadino e ponendolo in una posizione periferica che ha finito per marginalizzare il trasporto ferroviario, poiché non si è riusciti a creare un sistema efficiente di trasporto pubblico che lo raccordasse con la città. A parte il tratto cittadino da Quattromiglia ad Arcavacata, completamente circondato dai nuovi edifici e ormai inutilizzabile, non vi sono molti ostacoli per poter sfruttare l'intero tracciato di questa infrastruttura, e non si capisce quali sono i motivi per cui si è voluto sistematicamente ignorare questa possibilità. Vi sono anche progetti molto dettagliati da parte del dipartimento dei trasporti dell'Unical che dimostrano la fattibilità tecnica e la convenienza economica di una soluzione del

genere. Vi è anche una dimensione fondamentale data dal fattore temporale e finanziario.

L'unico effetto positivo è stata la creazione del viale Parco, una struttura viaria che ha dato respiro a Cosenza ed ha consentito di inglobare il quartiere di case popolari di via Popilia nel sistema urbano. La nuova arteria ha messo chiaramente in luce gli errori e i difetti urbanistici, commessi tanto in territorio cosentino che rendese. Non è stato fin qui possibile realizzare il raccordo tra i due tratti per l'impossibilità di suturare la ferita del Campagnano, un fumiattolo che diventa un vero e proprio limes geopolitico, mentre dovrebbe costituire l'occasione per dare alla realtà urbana il suo polmone verde.

La realizzazione di questa arteria è stata molto sofferta ed ha comportato un notevole investimento di risorse. Risulta francamente incomprensibile che si possa ipotizzare di stravolgere l'intera opera per la realizzazione della nuova metropolitana. Prima di ripetere ancora una volta lo schema della spesa giustificata solo dalla disponibilità finanziaria, bisognerebbe porsi degli interrogativi.

## È realmente necessaria una metropolitana nella realtà cosentina? Vi sono soluzioni tecniche più economiche e ecologicamente compatibili che consentono di dare una risposta efficiente al trasporto pubblico? Le attuali disfunzioni sono frutto della mancanza di viabilità o della scarsa organizzazione, della poca volontà di costruire un sistema di trasporto integrato superando i confini municipali o vi sono obiettivi ostacoli tecnici? Si è veramente sicuri che si sono le risorse finanziarie per completare l'opera in tempi ragionevoli? Tante sono le incompiute non solo in Calabria, ma in tutta Italia, che hanno trovato nel corso del tempo ostacoli insormontabili, basta pensare alla Salerno-Reggio Calabria. I fondi per i lavori di realizzazione della terza corsia sono stati messi a disposizione in tutte le ultime dieci e passa leggi finanziarie, senza mai arrivare alla piena disponibilità per poterla completare.

Il sindaco di Cosenza, Mario Occhiuto è stato l'unico che ha cercato di ragionare seriamente lasciando da parte considerazioni campanilistiche. La difesa del Viale Parco è una esigenza imprescindibile per evitare l'ennesimo spreco di risorse, e per salvaguardare un elemento di forte

connessione urbana. Lo stato attuale della tecnologia consente di pensare a soluzioni alternative, con l'utilizzo di vettori ecologici come i bus elettrici o altre fonti alternative già in uso in altre città.

La metropolitana leggera, al contrario, potrebbe trasformarsi in una ulteriore barriera urbanistica che impedisce la connettività del tessuto urbano. Sarebbe molto più conveniente e opportuno dedicare investimenti e risorse al completamento di quell'arteria con la costruzione del ponte sul Campagnano e il suo proseguimento fino all'area universitaria. Il ponte da sole sarebbe sufficiente per realizzare un collegamento rapido tra Cosenza e l'area universitaria. Ma forse è la brevità dei tempi che potrebbe costituire un turbamento agli interessi costituiti.

## «Mi preme l'obbligo mettere a conoscenza - ha dichiarato Mario Occhiuto - che avrò tutte le procedure a mia disposizione per evitare che si proceda ad uno scempio urbanistico di tali proporzioni. Anni di lavoro e milioni di euro spesi per viale Mancini non possono essere vanificati a causa della mancanza di criterio e di una saggia considerazione sull'assetto odierno».

Chi sarà mai sto' Mario Occhiuto? Un tecnico prestatario alla politica o un politico ammantato dietro il pastrano del tecnico? È dietro al carro del fratello uddicino, o ha una sua personalità politica e amministrativa? E che farà da qui a qualche mese, quando verrà il giorno del giudizio per il paese, con delle elezioni che decideranno gli equilibri dei prossimi anni? Vi sono una serie di se e di ma che condizionano una lettura del futuro prossimo venturo: il caso Reggio, il possibile scioglimento del consiglio regionale, le alleanze dell'Udc, la ricomposizione degli schieramenti politici e via dicendo.

Per il momento però non si può che plaudire ad una voce fuori dal coro, che non si accontenta dell'applauso della claque, non cede al facile qualunquismo di dover tutto accettare in nome della perdita delle risorse, ma tenta di imporre un minimo di riflessione e di razionalità in una opera che ad un esame più attento potrebbe anche risultare inutile, come tante altre sparse sul territorio a dimostrazione della cultura dello spreco che ha dominato la scena politica calabrese dell'ultimo mezzo secolo.