

La ferrovia è un incubo

- Sebastiano Canetta, BERLINO, 06.01.2018

Germania. «Stuttgart-21», 57 chilometri di rete in costruzione da 8 anni in Germania. Per Merkel è un'infrastruttura decisiva, ma gli ambientalisti denunciano: devasterà il territorio

Tutti concentrati sulla barzelletta del nuovo aeroporto «Willy Brandt» che doveva aprire dieci anni fa e invece, se tutto andrà bene, sarà ultimato nel 2020. Oppure appesi al clamoroso flop della corsa inaugurale del Tav Berlino-Monaco più lento di 2 ore del previsto. Eppure la vera Grande opera da incubo in Germania si chiama «Stuttgart-21»: 57 chilometri di ferrovia in costruzione da ben otto anni.

Un maxi-cantiere progettato nel 1994; doveva costare circa 4 miliardi di euro invece ha già sfondato quota 7,6. Di fatto, un vero e proprio buco nero nei conti pubblici non solo del Baden-Württemberg, mentre in parallelo si allargano le voragini nei monti del Giura, "scavati" dalle ruspe per far passare metà del tracciato dentro i tunnel.

Per il governo Merkel si tratta di un'infrastruttura strategica, asse portante del corridoio Parigi-Vienna. Ma secondo gli ambientalisti è solo «l'ennesima, inutile e dannosa opera di devastazione del territorio che distruggerà la biodiversità nel Sud-Ovest della Germania». Per questo il 15 gennaio scenderanno nella piazza della stazione centrale di Stoccarda, dando il via alla 400esima manifestazione di protesta.

DOMANI sarà il «giorno delle porte aperte» del cantiere: l'«Associazione ferrovia Stoccarda-Ulm» attende la visita di 20 mila persone. Un modo per far conoscere la prima tratta della nuova ferrovia ai residenti di Stoccarda: la via di mezzo tra l'operazione-simpatia e l'obbligo di trasparenza imposto dopo le accuse di opacità, dalla progettazione all'esecuzione fino alla spesa-monstre che non smette di lievitare.

Il 13 dicembre a Berlino nella torre delle Ferrovie a Potsdamer Platz il Supervisory board di Deutsche Bahn (Db) ha affrontato proprio l'ennesima esplosione dei costi di «Stuttgart-21». Mentre mercoledì scorso il Consiglio di vigilanza di Db ha dovuto discutere gli infiniti problemi del mega-progetto: l'impatto sull'attuale traffico dei treni locali, il caos provocato dai guasti alla linea, fino alla moltiplicazione del prezzo.

A partire dalla stazione di transito sotterranea (hub principale della ferrovia) ma anche dai 25 chilometri della linea ad alta velocità e soprattutto dagli oltre 30 di binari che correranno in galleria. Conti alla mano, i quattrini pubblici da aggiungere al preventivo ammontano a 1 miliardo e fanno crescere la ricevuta finale di «Stuttgart-21» a ben 7,6 miliardi. Senza contare l'impatto economico causato dallo slittamento dell'inaugurazione della ferrovia, ora fissata alla primavera del 2024.

DA QUI le pressioni sul governo federale come sul vertice di Db con la clamorosa accusa di Winfried Hermann, ministro dei trasporti del Baden-Württemberg eletto nelle liste dei Verdi. Uno sfogo in piena regola, senza sconti né distinzioni tra piccoli e grandi «attori» dell'opera.

«In Germania assistiamo al finanziamento pubblico di grandi progetti che si rivelano sempre più costosi del previsto e minano la credibilità della politica nei confronti dei cittadini scandisce Hermann le tabelle dei costi, al pari di quelle dei tempi, si rivelano così irrealistiche da essere continuamente superate, come nel caso di Stuttgart-21». Di conseguenza il Baden-Württemberg «non pagherà un cent in più dei 930,6 milioni di euro stanziati» avverte il ministro, pronto a ricordare a Berlino i casi analoghi dell'aeroporto Willy Brandt e della nuova Filarmonica sull'Elba ad Amburgo.

DI PARI PASSO procede la mobilitazione ambientalista, con la proposta di tracciati alternativi, meno impattanti e molto più economici. È il progetto «Umstieg-21» (cambiamento) che «costerebbe

da 4 a 5 miliardi in meno del piano attuale» conferma Martin Vieregg, tra i maggiori esperti di traffico ferroviario in Germania. Contro-proposta supportata a Stoccarda anche con la «ciclo-demo» che parte ogni lunedì dal lago Feuersee e con la manifestazione settimanale nella piazza del castello cittadino.

MOBILITAZIONE più che permanente, sull'onda della prima grande «rivolta» di massa al maxi-progetto che risale al 2010. All'epoca scesero in piazza 100 mila persone contro l'ex sindaco Wolfgang Schuster che sei anni prima aveva promesso il referendum popolare nel caso le spese aggiuntive avessero superato i 200 milioni di euro. Consultazione comunque inutile, dato che l'opera non è finanziata solo da Stoccarda e la capitale sveva non ha la competenza per ridiscutere il tracciato.

Così, continua a fare fede il protocollo firmato ad aprile 2009 dall'ex governatore del Baden-Württemberg, Günther Oettinger, con il ministero federale dei trasporti e Db, che fissava a un massimo di 4,5 miliardi la spesa per l'opera. Contratto disatteso, e al vaglio della Corte dei conti tedesca che ipotizza che «Stuttgart 21» alla fine della giostra potrebbe costare la «bellezza» di 10 miliardi.

Con buona pace della proverbiale affidabilità, accuratezza e precisione tedesca, che si rivelano, davvero e banalmente, solo luoghi comuni.

© 2018 IL NUOVO MANIFESTO SOCIETÀ COOP. EDITRICE