

SPAGNA / LA GUERRA DEI BINARI

Barcellona perde il treno

di Chiara Longo Bifano da Barcellona

I lavori per l'alta velocità spaccano la città. E rischiano di slittare. Perché il progetto prevede un tunnel sotto la Sagrada Familia

Antoni Gaudí, morì nel 1926 dopo essere stato investito da un tram. Ottant'anni dopo, il suo Tempio, ancora incompiuto, rischia invece di essere travolto dai binari superveloci del treno che dovrebbe collegare Barcellona a Madrid. Il mito dell'alta velocità, con la sua precisione matematica, contro la lentezza e la fantasia assunta a canone artistico dall'architetto catalano nell'ideazione di quella che dovrebbe diventare la più grande cattedrale del mondo. Da un lato il cantiere per il tunnel dell'Ave che sfreccerà a 350 chilometri all'ora, percorrendo i 600 chilometri che separano le due città in sole due ore e mezza; dall'altra, a pochi metri, anzi centimetri, l'interminabile fabbrica della Sagrada Familia.

I responsabili dell'Ave assicurano che la galleria ferroviaria sarà avvolta da una speciale piattaforma larga 240 metri e che passerà a una profondità di 30 metri, così da non recare danni strutturali all'edificio. Ma i direttori della Commissione della Cattedrale lanciano l'allarme: l'opera, che dalle attuali otto guglie dovrebbe passare a 12, ha dimensioni e modalità completamente diverse dal palazzo di otto piani considerato come parametro per la costruzione della linea. A risentirne sarebbero soprattutto le due celebri torri della facciata della Natività, alte 110 metri e simili alle stalattiti costruite dai bambini con la sabbia.

Secondo il geologo Oriol Riba, le fondamenta sono antiche e poco profonde in un terreno arenario non in grado di sopportare le vibrazioni provocate dal passaggio dei convogli. La perforatrice per la realizzazione del tunnel passerà inoltre a soli 75 centimetri dal tempio cattolico e a pochi metri dalla Casa Milà, La Pedrera, anch'essa patrimonio dell'umanità, che nelle intenzioni di Gaudí doveva essere un monumento alla Vergine del Rosario. E proprio il Consiglio internazionale per la conservazione dei siti e dei monumenti dell'Unesco ha di recente esortato il governo spagnolo a modificare il tracciato: data la particolarità dell'area da perforare e l'unicità del monumento, si legge nel voluminoso rapporto, nessuna precauzione o protezione potrebbe garantire la sicurezza assoluta. Il fantasma dei crolli seguiti nel 2005 alla costruzione della linea metropolitana nello storico quartiere del Carmel ha fatto il resto, contribuendo alla mobilitazione di migliaia di persone che hanno aderito al movimento Ave per litoral (www.aveperlitoral.info), invadendo il centro della città con oltre 4.500 cartelli e organizzando manifestazioni in tutto il Paese. Chiedono innanzitutto che la linea passi per il litorale, come previsto dai progetti originali e denunciano corruzione e ritardi. Dal 2000 al 2006, il tracciato dell'ingresso dell'Ave a Barcellona è stato modificato ben quattro volte. Le Autorità dichiarano che così facendo si rischia uno slittamento dei lavori di nove anni e l'isolamento del centro di Barcellona. E le imminenti elezioni amministrative non sembrano promettere decisioni in tempi brevi.

In periferia le cose non vanno meglio. Rosario Amador capeggia la protesta nella cittadina di El Prat, parte dell'area metropolitana di Barcellona. "Inevitabili drammatizzazioni", commenta il presidente della Regione catalana José Montilla: "Tutte le grandi opere diventano un problema quando arrivano nella cucina di casa". Quanto al passaggio sotto la Sagrada Familia, Montilla non vede alcun motivo valido di cambiare il percorso stabilito.

Intanto il simbolo di Barcellona, visitato lo scorso anno da più di due milioni e mezzo di persone, dopo 126 anni non è ancora ultimato. La costruzione avanza a ritmi lentissimi a causa dei costi elevati, sostenuti unicamente grazie alle offerte dei fedeli. Così voleva il suo autore che, per l'appunto, scelse il nome eloquente di Tempio Espiatorio della Sacra Famiglia.

Secondo le previsioni più ottimistiche dovrebbe aprire al culto nel 2008, quasi in coincidenza con la preventivata inaugurazione della tratta cittadina dell'Ave (in base, tra l'altro, alla decisione del Consiglio europeo n. 884 del 2004). Ma forse è meglio portare pazienza. Dopo tutto, a chi gli chiedeva quando avrebbe finito, 'l'Architetto di Dio' era solito rispondere: "Il mio cliente non ha fretta". n