

LA CRICCA DELLE TANGENTI

E ora Firenze trema: rischio tempi biblici

Il sottoattraversamento alla fine costerà quanto la Tirrenica

di **Mario Lancisi**
FIRENZE

Quando dalla costa si arriva a Firenze Rifredi il treno quasi sempre si ferma, sosta, mentre i passeggeri si preparano a scendere a Santa Maria Novella. No, ci si può rimettere a sedere, c'è da aspettare: si sbuffa. Lì c'è il nostro ingorgo quotidiano, il nodo, il tappo perché nella stazione fiorentina, progettata negli anni Trenta dal grande architetto pistoiese Giovanni Michelucci, arrivano ogni giorno tra locali e frecce dell'Alta velocità oltre 400 treni, più di 16 ogni ora. Quella di Firenze è la quarta stazione italiana per flusso di passeggeri: 59 milioni l'anno.

Santa Maria Novella scoppia, i treni locali arrivano in perenne ritardo e il presidente della Regione Enrico Rossi si infuria perché nel 2009 è stato progettato un attraversamento sotto Firenze, il cosiddetto sottopasso, per i circa 160 treni dell'

E in una telefonata spunta che Nencini sarebbe stato nominato per influenza di Incalza

Alta velocità, il quale avrebbe dovuto risolvere il problema dei troppi ritardi.

Ma i lavori sono fermi e per giunta sull'opera pende da due anni un'inchiesta, dalla quale è sgorgata quella sugli appalti di Grandi Opere e Tav, promossa dalla procura della Repubblica di Firenze e che vede coinvolti Ercole Incalza, potente dirigente dei Lavori pubblici per sette anni e molti governi.

Costa quanto la Tirrenica. Maledizione Tav, maledizione sottopasso, un'opera di sei chilometri, 25 metri sotto il livello del mare, i cui costi sono lievitati come i pani evangelici: da circa 700 milioni siamo passati a un miliardo e 500 milioni. Lo stesso costo del nuovo progetto della Tirrenica.

«L'inchiesta partita dalle indagini sul "Passante Tav di Firenze" sta mostrando, ancora una volta, il vero volto delle grandi opere inutili, cioè un enorme verminaio di corruzione e pessima economia che sta contribuendo in maniera sostanziale al disastro sociale ed economico italiano», sostiene il comitato No Tav del capoluogo toscano.

Il governatore Rossi non fa che ripetere di avere, per quanto riguarda le infrastrutture toscane, due crucci: la Tirrenica e il sottopasso fiorentino dell'Av (alta velocità). «All'inizio della legislatura l'allora ad di Ferrovie Mauro Moretti mi promise la realizzazione del sottoattraversamento fiorentino dell'Av entro il 2014. L'opera non è stata realizzata e ora si dice che i cantieri potrebbero essere aperti nell'autunno del 2015. Ma far passare i treni dell'Av da

Santa Maria Novella significa ingolfare il traffico locale con ritardi insopportabili che penalizzano i pendolari. A Bologna, dove il problema è stato risolto, i ritardi sono molto diminuiti».

La trivella Monna Lisa. La trivella Monna Lisa (dipinta di viola in omaggio alla Fiorentina), che avrebbe dovuto perforare il tunnel sotto Firenze, non funziona e per giunta dal gennaio del 2013 sul passante fiorentino della Tav (sigla che sta per treno ad alta velocità) si è abbattuta l'inchiesta della magistratura con 31 indagati, tra i quali l'ex presidente della Regione Umbria Rita Lorenzetti, Pd. Due i filoni dell'inchiesta: uno relativo allo smaltimento dei fanghi provenienti dallo scavo e l'altro sul rivestimento della galleria. Secondo i pm titolari dell'indagine, Gianni Tei e Giulio Monferini, i fanghi sarebbero stati scaricati in aree a diretto contatto con le falde acquifere, consentendo così alle ditte appaltatrici l'abbattimento dei costi e l'innalzamento dei guadagni. Così come per il rivestimento del tunnel sarebbero stati utilizzati materiali inadatti a resistere al fuoco e al calore.

Gli indagati toscani. E ora la nuova bufera. Che accende nuove polemiche sulla Tav e di conse-

guenza anche sul nodo del sottoattraversamento di Firenze. E per giunta a spulciare i nomi dei 51 indagati si trovano personaggi nati o residenti in Toscana, come Stefano Perotti, figura centrale dell'inchiesta, accusato di dare consulenze retribuite a Incalza in cambio di lavori. Oltre a Stefano ci sono altri due Perotti: Philippe residente a Firenze e Marco, che invece abita a Castiglione della Pescaia (Punta Ala). Tra gli indagati anche Antonio Bargone, il presidente di Sat, la società incaricata di costruire l'autostrada Tirrenica, anche se per un'altra opera.

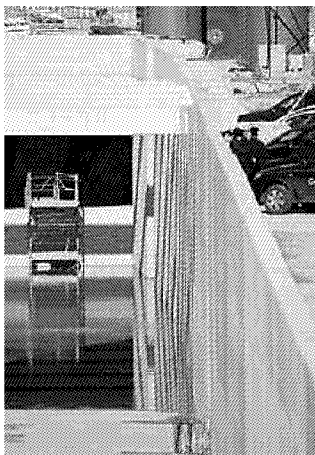
Lupi, Incalza e Nencini. Il personaggio politico coinvolto nell'inchiesta, anche se non indagato, è il ministro per le Infrastrutture Maurizio Lupi, nel senso che l'ex manager Incalza avrebbe fatto favori al figlio. E sempre nelle 266 pagine dell'ordinanza dei magistrati fiorentini viene fuori che il viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini sarebbe stato nominato grazie alla «sponsorizzazione» di Incalza. È quanto



emerge da una telefonata tra Lupi e lo stesso Incalza riportata nell'ordinanza di custodia cautelare come esempio dello «strettissimo legame» tra i due e dell'«influenza» del funzionario sul ministro.

L'esponente politico toscano ha risposto sdegnato che quello di Incalza è «millantato credito». «Chiedo al ministro Lupi di fare un chiarimento perché è una intercettazione bastarda che mi fa inc...», ha poi detto in serata il viceministro per le Infrastrutture Riccardo Nencini intervenendo telefonicamente a "Piazza pulita" su La7. «Sono in un governo sostenuto da una maggioranza di cui faccio parte e non nominato da qualcuno», ha aggiunto puntualizzando: «Sarebbe insolito che Renzi chiedesse a altri chi nominare ministro».

Ma ora la bufera che si è abbattuta sul ministro Lupi e sul suo ministero potrebbe avere ripercussioni anche sul progetto della Tirrenica. L'altro cruciale di Rossi.



Ispezione di Procura e carabinieri nel cantiere fiorentino Tav



Firenze, cantiere della Tav con la perforatrice (foto Niccolò Cambi / Massimo Sestini)