Retroscena

LA SVOLTA DI ROMA SPINGE L'ASSE COMUNE-REGIONE

di **Marzio Fatucchi**

L'incontro riservato del sindaco Dario Nardella con il governatore Enrico Rossi, ieri sera a Palazzo Sacrati Strozzi, è la chiave di tutta la giornata. La scelta di ridiscutere il progetto dell'Alta velocità non è voce dal sen fuggita: è una strategia condivisa tra Regione e Comune. Lo ribadisce Nardella: «Condivido in toto le parole di Rossi: Ferrovie deve farci vedere le carte». È la volontà di portare allo scoperto le intenzioni di Ferrovie, di non arrivare a settembre e scoprire che l'azienda, nel piano industriale che sta preparando, ha deciso di non fare più la Foster e, magari, anche il tunnel. Da mesi arrivano messaggi e ipotesi alternative dalla Spa guidata dall'ex Ad di Ataf Renato Mazzoncini: ma di ufficiale, nulla. Certo, il disamore per il progetto voluto dalla giunta Primicerio (nel '99, stazione in via Circondaria per creare un nuovo baricentro verso nord Est) di Renzi e dei renziani, Nardella compreso, è noto. Ma alla fine, il sottoattraversamento è stato sempre difeso (la Foster in verità meno). Ora però i nuovi sistemi di segnalamento e sicurezza consentono di passare da una capacità massima per binario di 12 treni l'ora a 20 treni (un aumento del 40%). E Ferrovie fa i conti, per capire se le prospettive del «mercato del ferro» sono compatibili con questo aumento, sia di passeggeri che merci. Se non lo fossero (ma pare invece lo siano davvero), i due binari in più sotterranei probabilmente resterebbero (la Foster chissà, forse si può usare Campo di Marte). Ma Ferrovie ha anche un altro problema. Non vuole espandere troppo la capacità di trasporto, con i due nuovi binari: renderebbero più agevole l'ingresso di altre società quando e se verrà liberalizzato il mercato. Un mercato in cui Ferrovie vuole restare monopolista (vedi la guerra con Ratp per i bus). Questo complesso di elementi può portare la spa ad interrompere un contratto firmato, autorizzato, condiviso politicamente per venti anni? E a mettere in discussioni l'ultimo miliardo di euro di lavori dopo aver già speso 800 milioni? Pare di sì. Il punto, per Regione e Comune, sono i numeri: loro non pagano, è Ferrovie a pagare. A loro interessa aumentare i servizi per i pendolari (Regione) e riqualificare gli ampi spazi ferroviari dismessi (Comune) a partire da via Circondaria, dove non è impossibile condividere un utilizzo diverso della città, pensano a Palazzo Vecchio. Dopo che per anni sono state snobbate le posizioni di movimenti e partiti No Tav (che ieri, da Mario Razzanelli a Sinistra italiana, si sono scatenati), cambiare posizione sarà un danno politico per il Pd (pro-Tav da sempre) o invece l'opportunità per riposizionarsi, dopo la batosta dei ballottaggi? Su questo ci sono più dubbi che certezze. Gli stessi dubbi che si leggevano sulla copertina del fascicolo portato da Nardella ieri da Rossi con l'elenco delle cose da discutere: Tav, aeroporto, termovalorizzatore, terza corsia, tramvia.

L'amministratore delegato di Ferrovie Italiane Renato Mazzoncini, ex Ad di Ataf

Tunnel Tav a un passo dall'addio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.