

Il richiamo di Cantone sui costi «A Firenze diffuse anomalie»

Inchieste e timori: il peso della giustizia sul futuro dei cantieri

Lo scenario

«Diffuse anomalie» sull'Alta velocità a Firenze. Raffaele Cantone, presidente dell'Autorità anti corruzione, ha così descritto la vicenda Tav nel capoluogo toscano. I rilievi sono da legare alle «disfunzioni nel sistema di affidamento al contraente generale». Ma «nel caso dell'Alta velocità, interessata da un considerevole contenzioso e dalle note indagini giudiziarie, il committente e la stazione appaltante sono stati invitati ad assicurare una rigorosa valutazione delle pretese risarcitorie del contraente generale». Ecco, per capire cosa è successo e potrebbe succedere nell'affaire del nodo fiorentino Tav, non bisogna mai dimenticare che le vicende giudiziarie hanno un peso enorme, sia per i ritardi che per i costi.

Sono infatti quadruplicati i costi di smaltimento delle terre, trattate — anche per il timore di ulteriori accertamenti della Procura dopo le indagini — come rifiuti: da 24 milioni i costi sono schizzati oltre 100, per portare via le terre dallo scavo della stazione Foster. Dopo un lungo confronto al ministero dell'ambiente, e il coinvolgimento del Cnr, il tema tecnico pare risolto: ma ci vorranno ancora mesi, trapela dal ministero, per avere il via libera definitivo allo scavo del tunnel ed al trasporto delle terre a Santa Barbara. Altri mesi di attesa, con l'incertezza dell'atteggiamento dei magistrati fiorentini, molto attenti

sul tema ambientale delle terre di scavo. Nel frattempo, Ferrovie ha visto arrivare il nuovo Amministratore delegato: dopo Mauro Moretti, che ha finito (quasi) l'Alta velocità (secondo i detrattori, trascurando il traffico regionale), Renato Mazzoncini, che vuole poggiare il suo piano industriale sul trasporto pendolare. Questo cambio di strategia ha innescato il fuoco del possibile ripensamento su tunnel e stazione Foster a Firenze.

Rfi (braccio ingegneristico di Ferrovie, gestisce la rete) sa che utilizzando nuovi sistemi di segnalamento e creando una nuova centrale di controllo delle 5 stazioni fiorentine usando le più recenti tecnologie, si migliora da subito l'efficienza della rete e aumenta la capacità. Rfi vuole subito queste novità: più treni, più pendolari (e più introiti), pensano a Roma. Si raggiungono però gli stessi obiettivi previsti con il tunnel? L'aumento di capacità di trasporto pare sia del 40%, sufficiente per molte delle richieste della Regione per mi-

gliorare le condizioni dei pendolari. Ma, senza il tunnel sotterraneo, in futuro non ci saranno più altri binari e spazi per aumentare il servizio. Anche per altre aziende che volessero partecipare alle gare, se e quando si faranno.

Rfi, già domani, valuterà costi ed eventuali contenziosi e penali con la ditta che ha in mano l'appalto: sono già stati spesi almeno 230 milioni, ma considerando i costi aggiuntivi chiesti dall'azienda (quelli di cui ha parlato Cantone nella

sua relazione al Senato), non è difficile parlare di 600 milioni di euro complessivi. Cifre di cui, in caso di blocco dei lavori, qualcuno dovrà rendere conto anche alla Corte dei conti.

Una situazione che ricorda la vicenda del Ponte di Messina, è la battuta che gira a Roma. Come in quel caso, un ripensamento è possibile solo con la sponda del governo. E i dubbi sul nodo fiorentino della Tav del premier Matteo Renzi sono noti.

(Marzio Fatucchi)



Il presidente dell'Autorità anticorruzione nazionale, **Raffaele Cantone**, ieri ha presentato la sua relazione in Senato



C'è una battuta che gira a Roma: il tunnel Tav di Firenze ricorda sempre di più la vicenda del Ponte sullo Stretto di Messina

