Il retroscena

Il 9 l'ad di Ferrovie Mazzoncini rivelò al sindaco le sue intenzioni ma lui non fu preso alla sprovvista: lo aveva avvertito Renzi?

A settembre si saprà la scelta finale tutto ruota intorno al rischio penali

ILARIA CIUTI

SOTTOTERRA o fuori? Se l'alta velocità passerà in superficie o nel tunnel lo sapremo a settembre. Quando sarà reso pubblico il piano industriale delle Ferrovie firmato Renato Mazzoncini, l'ad che preferirebbe la soluzione di superficie ma che non sgarrerà sui conti. Il piano è per dieci anni e decide concretamente quanto soldi e dove spenderli. La verifica da fare entro settembre ruota principalmente intorno alla questione delle penali da pagare o meno se si rinunciasse al tunnel per cui si sono già appaltati i lavori. Oltre che sulle verifiche tecniche che sembrano meno pericolose. Qualsiasi cosa però le Ferrovie propongano nel piano la decisione sarà stata del governo. Meglio se il sindaco di Firenze sarà d'accordo, perché il dietrofront sarebbe più difficile se l'amministrazione si opponesse. Ma la questione è nazionale.

Se le Ferrovie riusciranno a evitare le penali, con buona probabilità i treni andranno in superficie. Altrimenti no. E le penali non sono roba da poco. I contratti sono fatti, a partire da Condotte, la capofila di Nodavia, il consorzio che ha vinto la tav. Come pensano le Ferrovie di evitarle? Trasferendo quei contratti su altri lavori. Per esempio la costruzione della nuova stazione sopraelevata del Campo di Marte, dove dovrebbero approdare sia alcuni treni veloci che alcuni regionali (idem a Santa Maria Novella), la posa dei due binari forse da aggiungere solo nell'area stazione per poi farli ricongiungere con gli esistenti, i parcheggi da fare nel buco scavato per calarci la talpa che dovrebbe realizzare i tunnel, le strade sopraelevate dalla stazione alla città. Più la trasformazione del buco nero di 40 metri di profondità e 300 di lunghezza, già scavato per la stazione Foster in via Circondaria, in un City Center (albergo, centro di accoglienza, centro commerciale). E gli abitanti rivoluzionati per anni inutilmente? L'idea sarebbe di consolarli con la riqualificazione dell'area pensata da un archistar internazionale. Comunque non è detto che le ditte accettino. Per non dire dei possibili ricorsi al Tar di quelle escluse dalle gare per il tunnel che potrebbero rivendicare di essere in grado però di fare altro.

Le Ferrovie dovranno anche verificare se la compatibilità tra treni veloci e treni pendolari sarà assicurata dal nuovo segnalamento che riduce da 10 a 3 minuti l'intervallo tra i convogli e che le Ferrovie prendono a base della rinuncia al tunnel perché il progresso tecnologico lo avrebbe reso inutile dopo 20 anni che se ne parla. Ma come si è arrivati alla capriola? Le Ferrovie, tranne l'ex ad Moretti, non sono mai state entusiaste del tunnel fiorentino. E neanche l'allora sindaco Renzi, che in cambio del suo assenso era riuscito a scucire a Moretti 80 milioni per la città. Finché il nuovo ad Mazzoncini e il nuovo segnalamento, messi insieme, hanno ribaltato le prospettive. Già due mesi fa le Ferrovie hanno stanziato circa 90 milioni, che non sono pochi, per raccordare tutto il sistema degli scambi, a quel punto governabile da un'unica centrale, tra Campo di Marte, Rifredi e Santa Maria Novella. E' vero che fluidificare la rete serve in ogni caso, ma il segretario toscano della Fit Cisl, Stefano Boni, già allora avvertì: «Potenziano la linea di superficie perché non vogliono più fare il tunnel».

Poi Mazzoncini è venuto a Firenze il 9 giugno, ha detto pubblicamente che prima le Ferrovie avrebbero investito sul nuovo segnalamento e che del tunnel se ne sarebbe parlato poi. Tanto, aveva sottolineato, la questione delle terre di scavo è ben lungi dall'essere risolta. Ma come, gli era stato obiettato, il Cnr non ha già giudicato che in poche ore di decantazione non sarebbero più state rifiuti e il ministero non ha già accolto il parere? «Ben lontano», aveva ripetuto, deciso. Chissà se preoccupato anche dall'eventuale spettro di una magistratura che comunque non avrebbe garantito di evitare ulteriori sequestri, come si dice abbia anticipato il procuratore capo Creazzo. Un altro motivo per allontanarlo dal tunnel. Dopodiché Mazzoncini è andato a pranzo con Nardella e gli ha sciorinato il piano alternativo allo scavo sotto terra. E pare che il sindaco non sia stato preso alla sprovvista. Chi lo aveva avvertito? Lo stesso Renzi nel famoso incontro segreto di marzo?

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.