

IERI, OGGI. E DOMANI?

Quanti cambi di rotta (ad Altissima velocità)

Ad Alta velocità, a Firenze, vanno solo i cambi di progetto. La battuta rimbalza tra qui e Roma, dopo che Ferrovie ha illustrato l'ennesima versione del nodo fiorentino. Con l'impressione che se le due ultime amministrazioni (Renzi prima, Nardella poi) hanno abbandonato lo sviluppo a nord-ovest della città, non sia stata rimpiazzato da un disegno alternativo univoco. Insomma, con l'impressione che si viaggi cercando soprattutto di superare gli ostacoli.

Il primo stop

Appena insediato, il sindaco Matteo Renzi tenta una battaglia politica contro il progetto di tunnel e stazione Foster. Tra minacce di class action e proposte di spostare la stazione dell'Alta velocità alla Fortezza, dopo due anni firma un nuovo accordo con il solito progetto, con la differenza che invece di pagare gli interventi sulle «stazioncine» per aumentare il trasporto pendolare, Ferrovie promette a Palazzo Vecchio oltre 80 milioni di indennizzo. Una nuova opportunità. Poi l'opposizione al sottoattraversamento dell'Alta velocità scema, perché a fermare i lavori ci pensa prima il ministero, che non approva il piano per portare le terre di scavo a Santa Barbara, poi la magistratura: le prime avvisaglie arrivano già nel 2010, tre anni dopo vengono sequestrati i cantieri a Campo di Marte e la talpa.

Il nuovo fronte

Andata in crisi Coopsette, capofila del consorzio a cui erano affidati i lavori, l'appalto da 700 milioni passa alla nuova società, Condotte. Ma le «terre» non si sbloccano. Nel 2015 il primo segnale della

possibile inversione di rotta, l'ad di Ferrovie Maurizio Gentile spiega: «Noi il tunnel vogliamo farlo, ma se per ragioni indipendenti dalla nostra volontà ci fosse impossibile troveremo un'altra soluzione». Comincia il cambio di passo, nascono dubbi sulla sostenibilità economica della Foster, che costa 6 milioni di euro all'anno di gestione e rischia di fare la fine di Tiburtina.

Il vertice segreto

A marzo 2016, i dubbi di Ferrovie e l'opposizione, mai sopita, di Renzi e dei renziani al progetto Alta velocità, trovano forma nel vertice segreto tra l'allora premier e il suo successore alla guida di Palazzo Vecchio, Dario Nardella. Qui si decide di mettere in discussione sia Foster che tunnel. Una nuova opportunità: Ferrovie si dice, privatamente, convinta di poter aumentare il traffico pendolare (come chiesto dalla Regione) anche senza i due binari in sotterranea, grazie ai nuovi sistemi di segnalamento. E risparmiare mezzo miliardo — 200 milioni sono stati già spesi — sul nodo fiorentino per il nuovo Ad di Ferrovie Renato Mazzoncini significa poter puntare su altri fronti, concordati con il governo Renzi, felice di cogliere nuovi pro-

getti, più affini alla nuova stagione politica.

Ultima estate della Tav?

Il 30 giugno, dopo mesi di rumors, Nardella in un dibattito ad una festa del Pd, parla di un progetto «inspiegabile», «un grande spreco di soldi» e chiede «una verifica» su Foster e tunnel. Contesta tutto, dalla localizzazione della stazione al grande centro commerciale (e ieri, confermando il cambio di progetto, ha ribadito: «Abbiamo salvato il piccolo commercio della zona»). I No Tav ironizzano: «Nardella parla come uno di noi». Il sindaco arriva a dire che «non si può violentare Firenze» dopo il primo vertice, a luglio, con Ferrovie che «cancella» la Foster e dubita anche del tunnel, «utile ma non necessario», perché con i nuovi sistemi di segnalamento si può raddoppiare i treni sulla rete e a Santa Maria Novella. L'opportunità, stavolta, è tutta di Ferrovie: il motivo principale del no alla Foster è che solo loro, e non i concorrenti di Italo, sarebbero costretti solo loro ad andare nella nuova stazione perdendo — secondo uno studio — il 15% del mercato. Mazzoncini è impegnato in un piano industriale decennale da 10 miliardi di euro (che avrebbe risolto al governo pure il guaio del Ponte sullo Stretto) e non ne vuole sapere di perdere terreno.

L'intervento della Regione

Il governatore Enrico Rossi però non si fida. Mettere in discussione 20 anni di scelte sulla Tav difese dal Pd con i denti e le unghie è complicato. I dubbi sulla reale motivazione del no di Ferrovie a tunnel e Foster diventano lo strumento per coalizzare i Comuni di Firenze, Prato e Pistoia. Fare il tunnel e basta, una delle ipotesi di Ferrovie, potrebbe far bypassare Firenze dai Frecciarossa. Si alza la tensione, Palazzo Vecchio propone una «mini Foster» con la stazione dei bus extraurbani accanto. Il Pd si compatta, con un accordo politico che tocca anche il sì al termovalorizzatore di Sesto. Sui 9 milioni di passeggeri su bus che passerebbero dalla mini Foster (salvando la centralità di Santa Maria Novella per la Tav) Ferrovie apre al confronto (magari anche preoccupata dalle penali da pagare a Condotte per la rescissione del contratto). È una nuova opportunità. Fino alla prossima.

Marzio Fatucchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

