

L'INTERVISTA

Gaetano Tancredi L'ex consulente tecnico dei cantieri: "Se partono i lavori il Comune avrà le mani legate"

"La Raggi blocchi il progetto d'inversione rapida dopo San Giovanni. È un regalone ai costruttori"



Se a ottobre calano le scavatrici si arriverà fino in fondo o i costi saranno salati. Lo dissi ai big del Pd: capirono tutto e non fecero nulla

» DANIELE MARTINI

La nuova sindaca di Roma Virginia Raggi ha i giorni contati per decidere cosa fare con la Metro C se non vuole restare stritolata anche lei dal giochino dei costruttori. Finora i politici hanno sempre detto, come fossero una cosa sola con il consorzio Metro C, cioè Caltagirone, Astaldi e coop rosse. C'è un'inchiesta penale in corso, vedranno i magistrati". Gaetano Tancredi conosce benissimo le vicende della linea C: dal 2006 al 2011 è stato il consulente tecnico-scientifico della direzione dei lavori a stretto contatto con la maggior parte dei tecnici messi sotto inchiesta dai pm in questi giorni. Se n'è andato con un divorzio consensuale quando la vicenda della grande opera stava prendendo una brutta piega, ma non ha mai smesso di occuparsi della faccenda da privato cittadino "informato dei fatti".

Prego, dica.

Tre anni fa cercai di spiegare agli amministratori Pd di Regione e Comune che con la Metro C sarebbero finiti in un pantano. Capirono benissimo, ma non fecero nulla.

Con chi si incontrò?

Tre incontri in tempi diversi con due amministratori Pd dell'epoca: due con Massimiliano Valeriani, ora capogruppo alla Regione, che passa per uno che sa di trasporti. Un politico molto vicino al presidente della Regione Zingaretti. L'altro con Francesco D'Ausilio, capogruppo Pd al

Comune ai tempi di Marino. Dopo i colloqui ho inviato a entrambi una nota dettagliata in cui riassumevo i rischi. Presumo che, data la gravità dei fatti, il contenuto sia stato riferito a Zingaretti e Marino.

Che cosa disse a entrambi?

Che avrebbero potuto perdere il controllo della situazione in seguito a una scelta tecnica solo all'apparenza minore.

Quale scelta?

Il tronchino di inversione di marcia dei treni era stato spostato da prima a dopo la stazione San Giovanni: può sembrare nulla a chi non capisce di queste cose, ma è invece di un'importanza cruciale. Il tronchino è quel fascio di binari che serve per far tornare indietro i treni arrivati al capolinea.

E lei pensava che due politici si facessero impressionare da un tronchino?

Capirono benissimo. Valeriani in particolare, dopo un po' che parlavo, si preoccupò di chiudere la porta dell'ufficio e pregò la segretaria di non passargli più alcuna telefonata.

Che importanza può mai avere questo cambiamento?

Se fosse stato costruito prima di San Giovanni, come prevedeva il contratto originario, la tratta tra la periferia est di Pantano e San Giovanni sarebbe stata completamente autosufficiente, cioè avrebbe potuto funzionare al meglio da sola. Con lo spostamento non è più così e gli effetti già si vedono in maniera clamorosa: per rispettare senza tronchino il cadenzamento, cioè il tempo previsto dal contratto tra un treno e l'altro, sono costretti a forzare la velocità di marcia su alcuni tratti. Ma essendo i binari progettati per velocità più basse, le ruote dei treni si consumano molto più in fretta del previsto, 2 anni e mezzo invece di 5, e si stanno ovalizzando. Per una metropolitana nuova di zecca, senza pilota e con tecnologie all'avanguardia è assurdo. Le

ruote andranno cambiate prima del previsto con un costo aggiuntivo di 12 milioni. Ma non è questo il peggio.

Addirittura...

Lo spostamento del tronchino mette inevitabilmente tutti di fronte al fatto compiuto della necessità di prolungare la metro C fino al Colosseo, con tutti i rischi del caso, i prevedibilissimi incrementi di spesa e l'allungamento dei tempi: ora si parla del 2020 per il tronchino e del 2022 per la tratta fino al Colosseo. È una iniziativa "a sbalzo": non ci sono decisioni ufficiali né finanziamenti, ma si fa, le decisioni e i soldi arriveranno dopo. Una volta aperta la voragine dopo San Giovanni in cui saranno calate le enormi macchine di scavo delle gallerie sarà difficile tornare indietro, anche per la nuova sindaca, ammesso che lo voglia. I lavori partiranno a ottobre: la Raggi ha poco tempo.

Che cosa le risposero allora i suoi interlocutori del Pd?

Valeriani mi disse che capiva, ma che non poteva mettere in discussione un'opera su cui il centrosinistra a Roma aveva messo la faccia fin dai tempi di Rutelli e poi di Veltroni.

E D'Ausilio?

Fu messo da parte. Sulla base dello slogan "costi certi e tempi certi" l'assessore comunale Guido Improta concordò a settembre 2013 con i costruttori il famoso "atto attuativo" in cui riconosceva al consorzio il pagamento di oltre 320 milioni che oggi secondo i pm sarebbero non dovuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

