

TOSCANA OGGI 08/10/2008 - 17:24 - Variante, pronta nel 2012. Tirrenica quasi in porto

DI ENNIO CICALI



Variante di valico e Tirrenica, i due tormentoni per la viabilità nazionale si avviano alla soluzione. Della Variante si parla ormai dal 1985, necessaria per potenziare il tratto appenninico dell'autostrada A1, già allora insufficiente. Per molti anni è rimasta solo un progetto irrealizzabile in quanto la legge 492 del 1975, in un periodo di forte crisi economica, impediva la costruzione di autostrade. Nel 1996 il governo Prodi s'impegnò per la realizzazione definendola prioritaria. Nel 2001 l'approvazione, nel 2004 l'inizio dei lavori, avrebbero dovuto terminare nel 2009, poi nel 2010, ora il termine per l'apertura al traffico slitta al 2012. Della Tirrenica, o meglio del tratto di autostrada tra Livorno e Civitavecchia, si parla da lunghissimo tempo, con discussioni interminabili tra i fautori dei diversi tracciati. Ora, secondo Riccardo Conti, assessore regionale ai trasporti, «ci sono tutte le condizioni perché il Cipe (comitato interministeriale per la programmazione economica) la possa approvare entro la seconda metà di ottobre».

Variante e Tirrenica, due opportunità per colmare il deficit infrastrutturale che, secondo molti, rallenta l'economia regionale. Il primo passo l'ha fatto Autostrade per l'Italia che investirà quattro miliardi di euro per potenziare e adeguare la rete autostradale toscana. Un programma che interessa 134 chilometri di rete e 7 nuovi caselli, presentato da Gennarino Tozzi, direttore operativo sviluppo rete di Autostrade per l'Italia, con Riccardo Conti. A partire dalla Variante di valico. Per la sua costruzione è previsto un investimento di circa 800 milioni di euro, lungo una tratta di 11,2 km. Nel 2010 è previsto il termine dei lavori, seguirà l'esecuzione degli impianti elettromeccanici che si concluderà all'inizio del 2012.

Oltre alla Variante di Valico, attualmente Autostrade per l'Italia ha in cantiere altri progetti, come l'ampliamento della terza corsia nell'intero tratto di 57 km tra Barberino e Incisa sulla A1. Nei primi sei mesi del 2010, spiega Tozzi, sarà aperta la terza corsia tra Firenze nord e Firenze sud, che darà un grosso contributo alla fluidità del traffico. Entro il 2011 sarà aperto il tratto verso nord. Qualche dubbio è sollevato dal crollo della galleria del Melarancio, tra Scandicci e Certosa, avvenuto nelle settimane scorse, sollevando legittime preoccupazioni tra gli abitanti della zona. Un «incidente di percorso» assolutamente risolvibile, assicura Tozzi. Tuttavia nei giorni scorsi una commissione del consiglio regionale guidata da Erasmo D'Angelis ha fatto un sopralluogo nel cantiere. Una visita importante secondo Marco Carraresi,

consigliere regionale dell'Udc, per «capire, visto che finora non si è voluto fare chiarezza». Sulla vicenda è stato aperto un fascicolo della procura della Repubblica di Firenze, mentre 40 operai sono in cassa integrazione.

I lavori procedono. «È necessario però che tutti facciano uno sforzo in più per accelerare i tempi degli iter autorizzativi che restano ancora troppo lunghi», spiega Tozzi. Quello delle procedure è il tallone delle opere pubbliche – una sorta di «collo di bottiglia» – in pratica il doppio passaggio per ogni progetto. Infatti, dopo il sì del Governo o della Regione, tutti i Comuni interessati devono dare il via libera. Spesso si blocca tutto. «Bisogna ridurre i tempi di autorizzazione delle opere – puntualizza Tozzi – sia per quelle già previste sia per tutte le nuove opere su cui Autostrade si è impegnata». Altre due grandi infrastrutture sono nel programma di Autostrade: il completamento della A12 tra Livorno e Civitavecchia, un'opera di 206 km, cerniera necessaria del Corridoio Tirrenico; la seconda, la bretella tra Lastra a Signa-Prato non meno fondamentale per la mobilità locale e necessaria per il collegamento tra l'interporto di Prato e la costa. Nel ruolo di prestatore di servizi Autostrade gestisce il contratto di Global Service per la Firenze - Pisa - Livorno (Fi-Pi-Li), la strada di grande comunicazione che per 100 km attraversa la dorsale tirrenica collegando i tre importanti centri urbani.

La Toscana sta investendo molto in nuovi sistemi infrastrutturali per la mobilità. Tanto che possiamo dire di trovarsi in una fase di forte dinamismo infrastrutturale, osserva Conti, «grazie al quale oggi assistiamo a una considerevole mole d'investimenti, circa 15 miliardi di euro, in varie opere di vario livello. Per trovare investimenti simili in passato, bisogna addirittura risalire all'Unità d'Italia, al periodo di Firenze capitale. Sono investimenti ingenti, un lavoro difficile. Ma chi considera tutto questo un passaggio insignificante sbaglia. Seguire la logica del "più uno" non è un grande sport e non paga. Perché alla nuova infrastruttura che nasce va aggiunto un fattore fondamentale, il gradiente di un nuovo sviluppo regionale».