

■ **INFRASTRUTTURE** Firmato l'aggiornamento dell'intesa del 2003 tra Stato e Regione

# Grandi opere contro la crisi riaperto il «cassetto dei sogni»

DI ENNIO CICALI

**T**rentasette pagine fitte di nomi e cifre: è l'aggiornamento dell'intesa Stato -

Regione Toscana sulle infrastrutture, sottoscritto nei giorni scorsi. Servirà a far ripartire gli investimenti e aprire i cantieri perché senza di essi l'economia non riparte. Due gli obiettivi: evitare la paralisi economica e dare lavoro a 100 mila disoccupati, per la stragrande maggioranza giovani. L'intesa, che ricalca quella del 2003, prevede opere finanziate per meno della metà dei fondi necessari: 6,3 miliardi di euro a fronte di un totale di 12,8 miliardi per l'intero complesso di lavori.

Sembra di tornare indietro di qualche decina d'anni a leggere le tabelle che comprendono le opere considerate tutte prioritarie, anche se articolate in due schemi in base all'urgenza e allo stato di avanzamento della progettazione. Ci sono progetti di cui si parla almeno da quarant'anni, dalla Due Mari Grosseto - Fano alla Tirrenica. Meno anziane, ma non meno importanti, la sistemazione dell'Autopalio e della Firenze - Pisa - Livorno, comprese in unico project financing, ma con una promessa: eventuali pedaggi si pagheranno dopo la sistemazione, fatti salvi i residenti.

E' previsto poi l'impegno a finanziare il Lotto Zero a Livorno, tra Maroccone e Chioma, a totale carico dello Stato, il completamento della variante Aurelia con l'asse di penetrazione al porto di Piombino. Duecento milioni di euro saranno destinati al

finanziamento della tangenziale Lucca - Media Valle, ritenuta strategica per la mobilità della Piana lucchese che costerà 200 milioni di euro. Previsto poi

l'inserimento, per volontà del ministro Matteoli, della tangenziale di Prato e del nuovo svincolo sull'A11 di Prato centro, con prosecuzione della terza corsia fino a Vasone. Al sistema tranviario fiorentino andrà una quota di 180 milioni; il finanziamento per la variante di Massa sulla SS1 Aurelia ammonterà a 7,6 milioni; adeguamento e messa in sicurezza delle strade regionali SRT 68 della Val di Cecina (tratto Saline di Volterra e Colle Val d'Elsa) e SRT 69 del Valdarno (tratto dal casello autostradale A1 a Ponte Mocarini), con interventi da 40 milioni di euro per la SRT 68 e 12 milioni per la SRT 69.

Agli interventi ferroviari sono destinati 272 milioni di euro. In particolare sono previsti: la realizzazione di una linea ferroviaria a doppio binario tra Osmannoro e Campi Bisenzio (opera da 80 milioni di euro); il raddoppio del tratto Empoli - Granaiole sulla Empoli - Siena (40 milioni); interventi di potenziamento sulla Firenze - Pisa (110 milioni, di cui 50 per il quadruplicamento del tratto San Miniato - Empoli, 40 per la realizzazione del terzo binario o il quadruplicamento del bivio Renai-Cascine e 20 per la velocizzazione del tratto Empoli - Pisa); il completamento della progettazione definitiva sulla Pontremolese (40 milioni). Previsti poi gli studi di fattibilità per la riqualificazione della Faentina (1 milione) e per l'incremento della capacità della direttissima Firenze - Roma nella tratta Firenze - Figline Valdarno (1 milione).

Alla riparazione dei danni ambientali provocati in Mugello dai lavori per la costruzione della TAV sono destinati 16,5 milioni di euro. La Regione ha quantificato in 47 milioni la somma necessaria.

Non tutti sono soddisfatti della firma dell'intesa, in particolar modo molti ritengono che alcune zone siano state trascurate a beneficio di altre. Lo rileva il Pdl, che chiede un piano infrastrutturale specifico per Arezzo - Siena - Grosseto, attraverso un'interrogazione presentata su iniziativa del vice capogruppo Pdl in Consiglio regionale Paolo Enrico Ammirati e sottoscritta anche da Giovanni Santini e Jacopo Ferri, e dai consiglieri Pdl dei territori interessati Andrea Agresti, Alessandro Antichi, Claudio Marignani e Stefano Mugnai.

Non è soddisfatto Marco Carraresi, consigliere regionale dell'Udc, che lamenta troppi tagli per un'area - quella della Toscana centrale - dal cui sviluppo infrastrutturale dipende in maniera determinante lo sviluppo e la crescita equilibrata dell'intera regione.

Replica a tutti Luca Ceccobao, assessore regionale ai trasporti della Regione: «Non esistono opere di serie A o B - dice - in campo c'è solo la volontà di affrontare in modo concreto un problema storico della Toscana, cioè l'ammodernamento delle sue infrastrutture».



## la SCHEDA

### Le opere principali: costi e tempi

- **AUTOSTRADA TIRRENICA** 2 miliardi
- **AUTOSTRADA A11**. Terza corsia Firenze - Pistoia 390 milioni (36 mesi). Terza corsia Pistoia - Montecatini 450 milioni (55 mesi)
- **AUTOSTRADA A1**. Terza corsia Firenze Nord - Barberino 484 milioni (68 mesi). Terza corsia Firenze sud - Incisa 284 milioni (54 mesi). Terza corsia Incisa - Valdarno 331 milioni (36 mesi)
- **GROSSETO - SIENA** 250 milioni entro il 2015
- **E 78 interventi stradali** tratto Siena - Grosseto 241,9 milioni
- **FIRENZE ALTA VELOCITÀ** - sottoattraversamento 1.300 milioni (entro 2015)
- **FIRENZE TRAMVIA** linee 2 e 3 900 milioni (entro 2015)
- **FIRENZE - PISA - LIVORNO** 1.100 milioni (a carico Regione Toscana)
- **SIENA - FIRENZE** 700 milioni (competenza Anas)
- **HUB PORTUALI E INTERPORTUALI** 169,8 milioni di cui 62 milioni destinati al piano regolatore del porto di Livorno, 35 a quello di Piombino, 20 allo sbocco del Canale Navicelli, 16,8 alla darsena dell'Interporto di Guasticce e 36 agli scali di Portoferraio e Rio Marina.

