

LE MISURE DEL GOVERNO » TOSCANA DIVISA

«Non trattate la costa da Cenerentola»

I sindaci stanchi di essere snobbati presentano il conto. Filippeschi: ci dicano se il corridoio tirrenico è ancora strategico

di Stefano Bartoli

La doccia resta gelata, ma i sindaci della costa guardano avanti: insomma non pensano solo alle grandi opere, ma anche a tutta una serie di realizzazioni da garantire per lo stesso sviluppo dell'intera Toscana. Il giorno dopo l'esclusione dell'autostrada Tirrenica dalla lista delle imprese da finanziare, l'atmosfera che si respira lungo l'asse che collega idealmente la provincia di Massa Carrara con quella di Grosseto è comunque quella di preparazione alle grandi battaglie: se il decreto Sblocca Italia varato dal governo di Matteo Renzi privilegia Firenze ed in particolare lo sviluppo del suo aeroporto e della tramvia, rimandando così il passaggio sull'autostrada Livorno-Civitavecchia alla legge di stabilità, dal mare accendono al massimo i megafoni per sottolineare la necessità di trasporti ferroviari più veloci tra Pisa e il capoluogo, di una vera banda larga nelle aree più promettenti economicamente, ma soprattutto di un riequilibrio perché altrimenti, senza lo sviluppo della costa, la regione rischia di rimanere azzoppata.

Vogliamo chiarezza. Il primo a chiedere lumi è Marco Filippeschi, sindaco di Pisa e sicuramente uno dei leader dei primi cittadini del litorale. «Una cosa che merita un chiarimento è proprio la risposta alla domanda se il corridoio tirrenico è ancora un'opera primaria oppure è da archiviare - commenta Filippeschi -, cosa su cui ovviamente non sono d'accordo, visto che tra l'altro ci sono dei

cantieri aperti. In sostanza, su quell'autostrada vogliamo un impegno preciso del governo. Ma ci sono altre partite aperte ed anche sull'aeroporto (come riportiamo nella grafica, allo scalo fiorentino Amerigo Vespucci sono stati concessi 50 milioni di euro di contributi statali per una serie di opere accessorie agli investimenti dei soci privati, ndr) vogliamo capire meglio la situazione, visto che al Galilei ci sono in corso 160 milioni di euro di opere in corso ed altri 100 sono previsti da qui al 2028. Voglio sottolineare che abbiamo il problema dell'ampliamento dell'area passeggeri così come dei servizi che hanno anche una valenza pubblica».

Ma sulla bilancia il sindaco di Pisa mette altre questioni, tra cui, vista la difficoltà di mantenere buoni collegamenti sulla ferrovia per Roma, la velocizzazione della Pisa-Firenze per arrivare a raggiungere, al massimo in 30-35 minuti, la linea ad alta velocità che passa dal capoluogo. «E poi - conclude Filippeschi - bisognerà rispolverare una vecchia definizione, cioè quella di Arno Valley, l'area dove si fa innovazione e si stanno sviluppando aziende tecnologiche, ma che ha ancora bisogno di una vera banda larga. Insomma, serve un riequilibrio tra costa e capoluogo perché Firenze, da sola, non è in grado di garantire lo sviluppo della Toscana».

Pericolo "fiorentizzazione". Se Filippo Nogarin, sindaco di Livorno del Movimento 5 Stelle, non risparmia le critiche al governo centrale, «pur riservandosi di tornare sull'argomento una volta studiato più appro-

FILIPPO NOGARIN
Questo governo è sicuramente da criticare ma mi riservo di studiare in modo più approfondito tutto il decreto

EMILIO BONIFAZI
A Grosseto resterà un tracciato "arlecchino", uno strano mix tra autostrada fino a Tarquinia e Piombino, superstrada e due corsie

fonditamente il decreto», da Massa il sindaco Alessandro Volpi parla di «una sorta di "fiorentizzazione" del territorio toscano che è indubbiamente in atto». E aggiunge anche che «una Toscana tutta fiorentina avrebbe grandi difficoltà a sopravvivere, con la stessa Firen-

ze un po' troppo sopravvalutata come città metropolitana».

Secondo Volpi, nello Sblocca Italia non ci sono poi elementi in grado di far ripartire l'economia dei vari territori, ma soprattutto sarebbe necessario tenere maggiormente conto proprio della costa, anche realizzando opere piccole, ma necessarie. «Penso ad esempio al fatto che la vecchia Aurelia passa ancora attraverso Massa - conclude Volpi - e un intervento in tal senso potrebbe essere davvero utile, ma soprattutto fattibile».

Grosseto bypassata. Emilio Bonifazi, sindaco della più importante città della Maremma, parla di un altro pericolo e cioè che, con i cantieri già aperti e il tracciato della Tirrenica che si allunga giorno per giorno, alla fine ci si fermerà da una parte a Tarquinia e dall'altra a Piombino. «Con il risultato - aggiunge - che le complanari accompagneranno il traffico verso l'Autosole, mentre a noi resterà un tracciato "arlecchino" con uno strano mix tra autostrada, superstrada e strada a due corsie, magari ancora con la presenza di quei pericolosi incroci a raso».

DIR. PRODUZIONE RISERVATA



LO SBLOCCA ITALIA: I SOLDI IN TOSCANA



L'AEROPORTO

Dopo una discussione trentennale, la nuova pista dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze è in vista del traguardo. Arrivano quindi **50 milioni di euro** del governo per cofinanziare il progetto proposto da Adf, la società di gestione della struttura: il costo dell'intervento sarebbe elevato e in via di definizione definitiva, ma questa somma potrebbe coprire le spese accessorie



LA TRAMVIA

Per l'estensione della Tramvia di Firenze, sia in direzione nord-ovest, cioè Campi e Sesto Fiorentino, sia verso sud-ovest, cioè Bagno a Ripoli, arriveranno almeno **100 milioni di euro** del governo. Tra le opere da finanziare, c'è anche il tunnel che inizierebbe da piazza dell'Unità per riportare i binari in superficie in lungarno della Zecca Vecchia



LA FERROVIA

Arrivano **215 milioni di euro**, a cui se ne dovranno aggiungere altri 200 della Regione Toscana per il raddoppio della ferrovia che unisce Lucca con Pistoia, ancora a binario unico. Nei prossimi giorni prenderà il via la gara di appalto per i lavori della rimozione di 11 passaggi a livello tra Montecatini e la stessa Pistoia: già stanziati 36 milioni di euro



L'AUTOSTRADA

Il progetto per il completamento dell'autostrada Tirrenica è il grande sconfitto di un provvedimento che, **in questo caso, non sblocca nulla**. Nonostante che se ne parli dagli anni Sessanta del secolo scorso, la Livorno-Civitavecchia non è nella lista tra opere primarie: sembra che il finanziamento di 260 milioni di euro richiesto dall'Anas sarà nella legge di stabilità che sarà esaminata il 15 settembre

