«Più progetti che binari» le ferrovie in Toscana

DI ENNIO CICALI

Non c'è solo l'alta velocità a far discutere in Toscana. A pochi mesi dall'apertura dei cantieri torna in alto mare il raddoppio della linea Pistoia-Montecatini-Lucca, che prevede la soppressione di 17 passaggi a livello e l'adeguamento delle stazioni. Il Comune di Montecatini Terme, dove la ferrovia passa in mezzo alla città, si è espresso contro il raddoppio «a raso» e ha chiesto alle Ferrovie di rifare l'intero progetto prevedendo una ferrovia a doppio binario in sopraelevata che dovrebbe seguire il tracciato attuale. A seguire il Comune di Pieve a Nievole ha chiesto che venga sopraelevato anche il tratto Pieve-Montecatini. Con tempi di realizzazione molto più lunghi e costi maggiori (la sopraelevata di Montecatini dovrebbe costare circa 30 milioni, il tratto Pieve-Montecatini circa 90 milioni) completamente da finanziare. Senza contare che se si scegliesse questa ipotesi l'attuale linea ferroviaria dovrebbe rimanere chiusa per almeno due anni, con aumento di traffico, inquinamento e disagi a non finire per i lavoratori, pendolari studenti e tutti quelli che saranno costretti ad utilizzare il mezzo privato.

I comuni chiedono modifiche che alzano i costi di realizzazione. Il rischio, secondo la Cisl: chiudere la linea per 2 anni. «Non mi unirò al coro dei tuttologi»: la risposta dell'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli

«Tra contestazioni, localismi e progetti alternativi che spuntano come funghi – dice **Stefano Boni**, segretario della Fit-Cisl Toscana – si rimette in discussione e ritarda un'opera attesa da 40 anni. A tutto danno dei pendolari che ogni giorno usano il treno e dei posti di lavoro che si potrebbero creare. Ormai per le ferrovie toscane ci sono più progetti che binari. E dire che solo nella primavera scorsa governo e istituzioni toscane avevano dettato i tempi (primo lotto Pistoia-Montecatini inizio lavori ad aprile 2016; progetto definitivo per la Montecatini-Lucca gennaio 2017; termine dell'intera opera entro il 2019) e stanziato le risorse: 200 milioni dal governo e 235 dalla Regione».

«La Fit-Cisl, come nel caso anche di altre infrastrutture già deliberate e approvate, chiede di non perdere tempo e rispettare i tempi di realizzazione – dice Boni – Nel caso di infrastrutture che interessano più regioni, più province e più comuni, non possiamo lasciare che ogni territorio interessato all'attraversamento metta dei paletti, con modifiche sostanziali e aumenti di spesa incontrollati. È necessario che l'istituzione principale guidi i cambiamenti, coinvolgendo sì i territori, decidendo una volta per tutte e facendo rispettare i tempi. Non possiamo perdere l'ennesima opportunità, sia per creare lavoro e sviluppo, sia per dare un servizio efficiente ed efficace ai cittadini, pendolari e lavoratori, della Toscana».

«Non mi unirò al coro dei tuttologi, pronti a indicare soluzioni ideali basate su non si sa quali approfondimenti. La Regione darà il suo parere sul secondo lotto del raddoppio ferroviario Pistoia-Lucca quando sarà il momento, come accade ogni volta che si realizza una grande opera di carattere nazionale, ma non parteciperò allo scontro tra localismi e "fazioni" che si è aperto e che sta rischiando di far sfumare un'opportunità irripetibile per il territorio». A dirlo è l'assessore regionale alle infrastrutture **Vincenzo Ceccarelli**.

«Stiamo parlando di un'opera strategica per il futuro di una parte consistente della regione – prosegue l'assessore – e ci siamo resi disponibili ad investire ben 250 milioni di euro nella sua realizzazione, sbloccando così anche fondi statali per un investimento complessivo di oltre 400 milioni. Riguardo all'attraversamento al nodo di Montecatini, in un recente incontro abbiamo chiesto a Rete ferroviaria italiana di verificare tutte le criticità presenti nell'area e proporre soluzioni. Adesso aspettiamo di vedere l'esito di questo lavoro, che è ancora in corso non perché si temporeggi, come sostiene Boni, ma perché sono ancora in corso rilievi e sopralluoghi».

«La Regione non può sostituirsi a Rfi – conclude Ceccarelli –. E' necessario che gli amministratori locali trovino il coraggio di arrivare ad una sintesi, di superare paure e localismi, di affrontare la questione in maniera serena e razionale. In alternativa il rischio è che l'intero territorio perda un'occasione storica di sviluppo».

la SITUAZIONE

TRASPORTI IN REGIONE

Non fa discutere solo il nodo fiorentino dell'Alta velocità. Torna in alto mare il raddoppio Pistoia-Montecatini-Lucca, a pochi mesi dall'inizio dei lavori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.