

Sul raddoppio Fit-Cisl a gamba tesa

Comitato contro le critiche del segretario: «Loro dovevano controllare prima l'appalto»

MONTECATINI

«Per la seconda volta il segretario regionale della Fit-Cisl entra a gamba tesa sul raddoppio ferroviario senza, come molti, conoscere la realtà». È truciante il giudizio del comitato Montecatini-Una sola rispetto all'uscita di **Stefano Boni**, che aveva accusato Montecatini di voler perdere tempo sulla vicenda del raddoppio della ferrovia, con il rischio di bloccare tutto e di perdere i finanziamenti. Ieri gli ha risposto il consigliere comunale di maggioranza **Massimo Morini**, e oggi è la volta invece del comitato a

contrattaccare: «Un sindacato come quello dovrebbe invece preoccuparsi della sommarietà con cui è stata gestita questa vicenda. Mancanza di un progetto guida di tutto il tratto da realizzare, la mancata conoscenza da parte di Rfi della realtà territoriale e soprattutto la realizzazione dei lavori per 2 milioni di euro alla stazione centrale di Montecatini e l'appalto dei lavori Pistoia-Montecatini senza un progetto di fattibilità dell'attraversamento della città».

«Perché - chiede il comitato - il sindacato non si è preoccupato delle modalità di appalto del

tratto Pistoia - Montecatini e del fatto che una sola ditta ha partecipato alla gara di 200 milioni di euro? Perché chiede al solo Comune di Montecatini di farsi carico di tutte le responsabilità, sia in termini di sostenibilità ambientale, sia in tema di mobilità, sviluppo e posti di lavoro? Perché assolve invece la Regione e Rfi che hanno deciso, sopra le nostre teste, pensando l'una a infierire sui territori senza richieste di valorizzazione dei luoghi, e la seconda con l'obiettivo del profitto? Il raddoppio, così come è in parte progettato, inciderebbe negativamente su tutto il terri-

torio e nessuno si è opposto tranne il Comune di Montecatini con la mozione in consiglio "A raso non si passa", anche se in ritardo. Noi abbiamo chiesto il 5 maggio l'apertura del dibattito pubblico come obbligatoriamente previsto dalla legge regionale 46/2013 per le opere superiori a 50 milioni di euro. Vogliamo di nuovo evidenziare che i costi per la realizzazione della sopraelevata sono compatibili con quelli della realizzazione a raso, e che l'impatto di questa soluzione, se realizzata con strutture leggere, non sarà peggiore».

