

# «OPERE TOSCANE, LA DIFFERENZA È CHE ADESSO CI SONO I SOLDI»

di **Riccardo Nencini\***

**S**enza lillieri non si lallera, sostiene un vecchio adagio toscano. Posso comprendere la diffidenza visto che un'opera pubblica del valore di oltre 100 milioni di euro, per essere realizzata, richiedeva in Italia un tempo medio superiore ai 13 anni. E però, se non vengono reperiti i fondi nel bilancio dello Stato e se non viene costruito un cronoprogramma fattibile, le grandi e le piccole infrastrutture non vedranno mai la luce. Insomma, non si parte nemmeno. Molti dei casi citati da Lancisi rientravano proprio nella categoria «sogni». Perché? Perché una parte dei finanziamenti relativi a quelle opere è stata reperita, o recuperata, solo lo scorso anno: statale 398 di Piombino, aeroporto dell'Elba, ferrovie Mugello. Lo sottolineo: questi soldi prima del 2016 non c'erano. Se ne parlava? Non basta. Andavano trovati. Non è così per la Fano-Grosseto, già in parte realizzata nel tratto fino a Sie-

na, opera rimasta ferma, in passato, davvero per troppi anni. Sono infine partiti i lavori ferroviari sulla Lucca-Pistoia, in Garfagnana, la variante di valico è stata aperta, il porto di Livorno finanziato, ed altro ancora. La Tirrenica, invece, appartiene ad un'altra fattispecie. Avevo i calzoni corti quando se ne parlava. Negli ultimi due anni c'è stata un'accelerazione, a partire dalla revisione del progetto. Non c'è dubbio che serva sinergia tra i Comuni interessati, la regione e il governo. Per questo è stata convocata la Conferenza dei Servizi all'indomani di una serie di incontri che hanno coinvolto le comunità locali. All'Unione Europea è stato risposto nei tempi richiesti. Aspettiamo serenamente loro deduzioni.

Dunque. Uno: i fondi per queste opere ora ci sono e prima non c'erano, dunque non poteva esserci né progetto né appalto dei lavori. Due: bisogna vigilare perché la fase tecnico-burocratica (progettazione, consultazione territori, procedure di controllo...) sia

lineare e la più breve possibile (il nuovo codice appalti ci darà una mano).

\* sottosegretario alle Infrastrutture

(m.l.) Ha ragione Riccardo Nencini a ricordare che «senza lillieri non si lallera». Proprio per questo ci siamo permessi di suggerire prudenza negli annunci sulle infrastrutture: di soldi pubblici ce ne sono pochi. Se nel 2013 il governo avesse stanziato i 250 milioni, come richiesto da Sat, per il vecchio progetto della Tirrenica, opera di cui si è iniziato a parlare nel 1964, forse oggi molti cantieri sarebbero aperti. Siccome questi soldi Roma non li aveva si ri-

piegò inevitabilmente su un progetto dimezzato nei costi e nel tracciato. Dalla conferenza stampa di Nencini e della Regione ci è parso emergere un clima di eccessivo ottimismo su cui abbiamo cercato di mettere in guardia. Uno, perché gli enti locali sono ostili al tracciato e al pedaggio. Due, il via libera di Bruxelles non c'è ancora, come riconosce Nencini. Sul no di Bruxelles il *Corriere Fiorentino* ha scritto nell'aprile del 2016: è da allora che si continua ad aspettare un disco verde che tarda a venire. Verrà? Lo speriamo. Riguardo alla strada di collegamento con il porto di Piombino, in un primo tempo avrebbe dovuto realizzarla Sat. Ma venendo meno il tratto autostradale Grosseto-Rosignano l'opera è tornata di competenza del governo, che nel 2016 ha stanziato i 7 milioni necessari. Di questo diamo atto al governo. La riflessione è un'altra, e non riguarda certo Nencini: ha senso investire su un'opera (il porto) e aspettare poi anni per realizzare la strada di collegamento per le merci e i passeggeri?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Abbiamo trovato i fondi per costruirle, ora bisogna vigilare sull'iter burocratico**