

il PUNTO

INFRASTRUTTURE TOSCANE

*Sono circa 20 i miliardi stanziati
cui vanno ad aggiungersi 170
milioni decisi dal Cipe, nella sua
ultima riunione del 22 dicembre*



Un tratto della Tirrenica

Il Governo e il «calvario» delle opere pubbliche

DI FERDINANDO SEMBOLONI

La Toscana non brilla per dotazione di infrastrutture come strade, porti e aeroporti. È 104esima tra le 270 regioni europee, dove la Lombardia, prima tra le italiane, è 44esima. Ma per la Toscana le risorse messe a disposizione sono tante, come assicura il viceministro alle infrastrutture Riccardo Nencini che il 12 gennaio a Firenze insieme a Luca

Lotti, ministro per lo sport e segretario del Cipe, il Comitato per la programmazione economica, e all'assessore regionale all'urbanistica Vincenzo Ceccarelli ha presentato i risultati dei governi Renzi e Gentiloni. Sono circa 20 i miliardi stanziati durante i due governi per le infrastrutture toscane, dichiara Nencini, cui vanno ad aggiungersi

170 milioni decisi dal Cipe, nella sua ultima riunione del 22 dicembre. In realtà, dal prospetto fornito dal Ministero delle infrastrutture, circa 5 miliardi dei 20 sono classificati come fabbisogno, programmati in attesa di finanziamento, e oltre ai fondi del bilancio Statale sono compresi anche quelli delle Ferrovie, Anas, e società private come Autostrade, Sat e Toscana Aeroporti.

Le opere programmate sono di tre tipi. Opere strategiche nazionali, come lo sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze con la nuova pista di

Peretola, il porto di Livorno con la piattaforma Europa, la Grosseto-Fano e la Tirrenica. Opere di collegamento tra centri urbani come la Empoli-Castelfiorentino, la bretella di Piombino, il potenziamento ferroviario tra Lucca e Pistoia, e il collegamento con il Porto di Livorno. Infine opere interne alle aree urbane come il completamento della tranvia a Firenze e la complanare di Lucca. I finanziamenti maggiori, 7,5 miliardi, provengono dalle Ferrovie e di questi 1,6 miliardi sono per la Tav fiorentina che è ancora in larga parte da realizzare, mentre altri interventi come il raddoppio della Pistoia-Lucca sono in fase di realizzazione. Ci sono poi i finanziamenti di Autostrade, circa 6 miliardi dei quali 2,7 per interventi ultimati e il resto per la terza corsia autostradale della A1 e della Firenze-Mare, ancora da realizzare, così come la Tirrenica, della quale è ancora da definire il regime concessorio col quale Sat adeguerà il breve tratto a superstrada da Orbetello a Ansedonia.

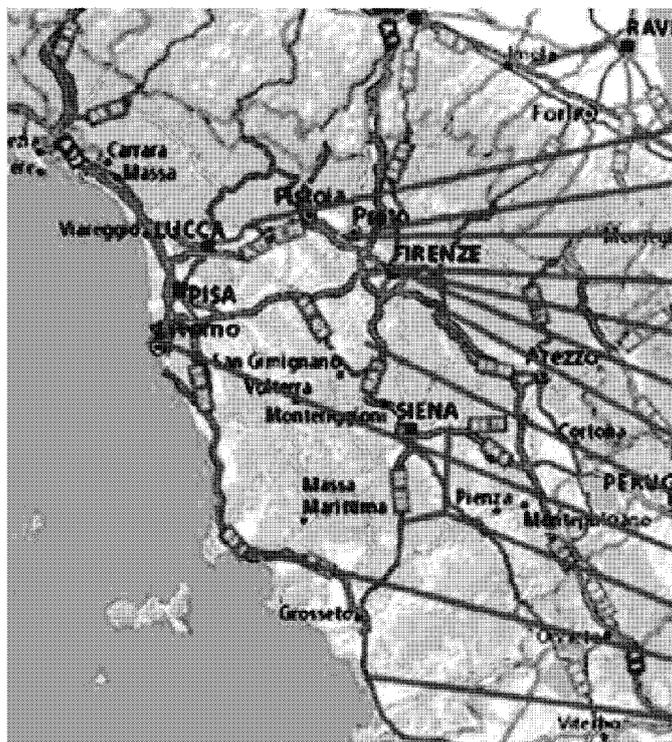
Dei 170 milioni è stata data notizia solo recentemente, pur essendo stati decisi dal Cipe il 22 dicembre, insieme alla Tirrenica e alla bretella di Piombino. Provengono dal Fondo statale di sviluppo e coesione e fanno parte di un accordo tra Regione Toscana e Governo. Si tratta di opere minori ma forse con un maggior impatto sull'opinione pubblica dato che riguardano la viabilità locale. 52 milioni vanno nella provincia d'Arezzo, dalla quale proviene l'assessore Ceccarelli, 44 nella Metrocittà fiorentina e 25 nella provincia di Pisa. La maggior

Il problema è che ci troviamo di fronte a finanziamenti, in molti casi ad opere in corso e solo in pochi casi concluse, come ci si potrebbe attendere alla fine di una legislatura



concentrazione di finanziamenti va alla Sr 71 nei comuni di Cortona, Chiusi della Verna, Subbiano e Bibbiena, per un totale di 44 milioni dei quali: 13 milioni per una variante a sud dell'abitato di Camucia; 12,5 milioni per il tratto di variante da Subbiano nord a Calbenzano e 18,5 milioni per la variante del Corsalone, nei comuni di Chiusi della Verna e Bibbiena. Nell'area fiorentina il maggior finanziamento, 26,6 milioni, riguarda la variante alla Sr 429 nel tratto tra Castelfiorentino e Certaldo. A Pisa viene finanziata con 13 milioni la tangenziale nord della città e a Prato il collegamento tra gli svincoli di Prato est e Prato ovest con 15 milioni.

La presentazione dei risultati fa parte della tattica elettorale del Pd che tende a presentarsi come "forza tranquilla di Governo" secondo le parole del presidente del Consiglio Paolo Gentiloni, mostrando i risultati della legislatura. Il problema è che qui ci si trova di fronte a finanziamenti, in molti casi ad opere in corso e solo in pochi casi ad opere concluse, come ci si potrebbe attendere alla fine di una legislatura. Tuttavia la durata della realizzazione di un'opera pubblica travalica quella di un governo per cui i politici sono talvolta restii a intraprenderla per paura che qualcun altro se ne prenda il merito o per timore di non saperla condurre a termine. La realizzazione delle opere pubbliche in Italia, come è stato detto durante la presentazione, è un calvario e giungere a conclusione, specie per le grandi opere, è quasi più complicato che finanziarle. Ma senza finanziamenti neppure si inizia.



Principali finanziamenti in milioni (Mln) di Euro

- Raddoppio ferrovia Pistoia-Lucca 450 Mln
- Terza corsia Barberino-Firenze Nord 900 Mln
- Terza corsia Firenze-Pistoia 600 Mln
- Tav Firenze 1612 Mln
- Tranvia Firenze 942 Mln
- Aeroporto Firenze 332 Mln
- Terza corsia Firenze sud-Valdarno 900 Mln
- Potenziamento ferrovia Empoli-Siena 177 Mln
- Porto Livorno Darsena Europa 589 Mln
- 2 mari Grosseto-Fano 380 Mln
- Bretella del Porto di Piombino 50 Mln
- Tirrenica Grosseto-Orbetello 300 Mln