

# Tirrenica, Tav e Tram: le grandi incompiute

AL PALO LE INFRASTRUTTURE CHE INDUSTRIA E POLITICA RITENGONO INDISPENSABILI ALLO SVILUPPO ECONOMICO. ANCHE LA TERZA CORSIA AUTOSTRADALE VA LENTA. LA PROSSIMA PRIMAVERA È LA POSSIBILE NUOVA DATA DI INIZIO LAVORI PER IL TUNNEL FERROVIARIO SOTTO LA CITTÀ

Massimo Vanni

Firenze

Il tunnel Tav sotto la città che deve ancora essere scavato. L'autostrada Tirrenica che, dopo un decennio, è ancora un progetto. La linea 2 della tramvia di Firenze che, inaugurata nel novembre 2010, non ha ancora i cantieri aperti. E la terza corsia che per il momento corre solo intorno al capoluogo. È la Toscana delle infrastrutture in attesa. La Toscana che discute, che cerca di migliorare il proprio sistema di comunicazione ma che stenta ad innescare la marcia.

Il primo progetto del tunnel sotto Firenze risale ad oltre un quindicennio fa. Si tratta di 7 chilometri in sotterranea dalla stazione di Campo di Marte a Firenze Castello, dove il tratto sotterraneo fiorentino potrà congiungersi con la linea Tav del Mugello

già in funzione. E già un paio d'anni fa, dopo l'ultima firma apposta dal sindaco Matteo Renzi, lo scavo del tunnel sembra sul punto di partire. Per il momento solo la 'vasca' della futura stazione progettata da Sir Norman Foster sta prendendo forma nel quartiere di Rifredi. Il rebus burocratico circa la classificazione del materiale di scavo (semplici terre o rifiuti speciali?) ha finito per bloccare e rinviare tutto. L'effetto è stato quello di spingere Nodavia, il raggruppamento d'impresa capitano da Coopsette che si è aggiudicato l'appalto da oltre 700 milioni, a presentare alle Ferrovie una richiesta di aumento dei costi per quasi 200 milioni. Il via libera di Bruxelles e il decreto del ministero dell'ambiente hanno sciolto il rebus la scorsa estate. E oltre alla Variante di valico e al by-pass del Galluzzo, cioè il nuovo collegamento a sud della città, anche la Tav fiorentina è stata di fatto liberata dalle maglie burocratiche. Si parla adesso della prossima primavera per l'avvio dello scavo del tunnel sotto Firenze.

Più fumoso invece lo 'start' per la Livorno-Civitavecchia, per la Tirrenica. Se ne parla da almeno un decennio ma il braccio di ferro sul tracciato a sud di Grosseto tra gli ambientalisti, Comune,

Regione e governo centrale ha travolto ogni previsione temporale. Lo scorso agosto, il governatore toscano Enrico Rossi ha ottenuto dal Cipe l'approvazione degli ultimi progetti e un impegno dal governo Monti: quello di trovare le risorse per garantire l'esenzione alle popolazioni residenti, cioè ai pendolari entrò 45 chilometri. Perché la Sat, la società autostrada tirrenica realizzerà in 'project-financing' la Tirrenica ma previo l'incasso di un pedaggio. Giudicato intollerabile dai residenti e dall'economia locale: «Senza esenzione questa autostrada per noi non si può fare», furono allora le parole di Rossi. Da allora però, data la situazione generale del Paese, le risorse non sono arrivate. E la Tirrenica, stimata in poco meno di 2 miliardi di euro, non si vede ancora.

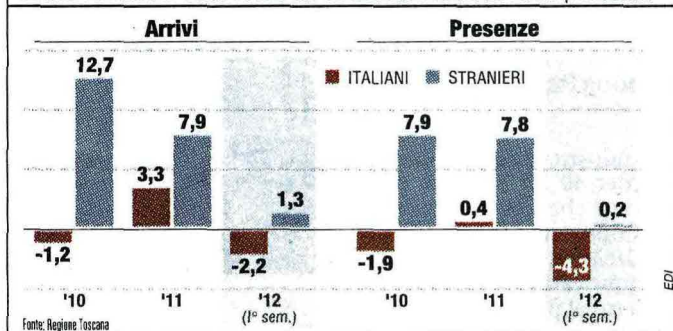
Si vede in compenso la terza corsia nell'anello autostradale dell'A1 che circonda il capoluogo toscano, ormai quasi completo. Ma i lavori per la terza corsia a nord del capoluogo toscano, tra Calenzano e Barberino di Mugello, che ammontano a circa 800 milioni d'investimento, hanno accumulato ritardi su ritardi e non saranno ultimati, se va bene, prima della fine del 2013. Mentre è ancora nella fase progettuale la terza corsia sulla Firenze Mare,

sull'A11: Regione e Autostrade hanno a lungo discusso sul primo tratto, quello tra Firenze e Pistoia.

Non va meglio il progetto tranviario fiorentino. Dopo i sette anni necessari a realizzare la linea 1, quella tra Firenze e Scandicci, il Comune punta sulla linea 2, per collegare la stazione Santa Maria Novella, che si trova in centro, con l'aeroporto di Peretola. Alla ricerca di certezze sui finanziamenti e sui tempi, la giunta di Matteo Renzi ha esitato a dare il via ai lavori appena arrivata a Palazzo Vecchio. E quando nel corso del 2010, le imprese che avrebbero dovuto realizzare la tramvia 2 in 'project financing', sono entrate in crisi, tutto è andato in tilt: è collassata la Baldassini-Tognozzi-Pontello di Riccardo Fusi e altrettanto ha fatto Consorzio Etruria della Lega Coop, le due più grandi imprese edili di tutta la regione. E' subentrata Impresa Spa di Raffaele Raiola. Ma a quel punto sono state le banche e il loro difficoltà a mettersi di traverso. Col risultato che, per effetto dello spread, il costo del finanziamento necessario a realizzare l'opera è lievitato prima ancora di dare il primo colpo di piccone. Pochi giorni fa, l'amministrazione è tornata di nuovo ad annunciare una data, la prossima primavera. Salvo ulteriori slittamenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL MOVIMENTO TURISTICO IN TOSCANA Var. % sull'anno precedente



Della Tirrenica Livorno-Civitavecchia si parla da un decennio. E' ostacolata dal braccio di ferro tra ambientalisti e istituzioni

**Tirrenica, Tav e Tram: le grandi incompiute**

In 150.000 senza banda larga ma la rete sarà potenziata. Cresce il commercio online.

**Vuoi tenere sotto controllo i tuoi costi e consumi?**

**elettraweb**

MONITORAGGIO DEI CONSUMI

