

Autostrada, aeroporti, ferrovie: molti progetti, ma serve concretezza

di **Giuseppe Latour**

La stazione dell'Alta velocità di Firenze è stata ripensata come hub di mobilità integrata e sul nodo di Firenze il Gruppo Fs investirà 1,6 miliardi (dopo anni di attesa e vivace dialettica con le istituzioni locali). Ma i nodi del potenziamento dell'aeroporto di Firenze e del "corridoio tirrenico" sono ancora causa di malumore fra le imprese e spaccature fra gli amministratori locali e i partiti. Vive di grandi progetti e accese polemiche la Toscana dei trasporti. Ora sul tappeto ci sono i piani di sviluppo del sistema aeroportuale, legati all'integrazione tra Pisa e Firenze, e altri progetti, come (dopo l'inaugurazione del parcheggio scambiatore di Scandicci autostrada-tramvia) le nuove linee della tramvia di Firenze. «La nostra programmazione - racconta l'assessore alle Infrastrutture e alla mobilità della Regione Toscana, Vincenzo Ceccarelli - è scritta nel Priim, il piano integrato delle infrastrutture e della mobilità, e punta a migliorare i collegamenti tra le aree interne della regione, ma anche tra la regione e il resto del Paese. Avevamo diversi ritardi che progressivamente stiamo colmando».

Il nodo autostrade

Il progetto più rilevante, nel limbo da anni, è quello dell'autostrada Tirrenica (Livorno-Civitavecchia, oggi aperta solo nelle tratte Livorno-San Pietro in Palazzi, a nord, e Tarquinia-Civitavecchia a sud). La società coinvolta è la Sat, Società autostrada tirrenica (Gruppo autostrade per l'Italia), concessionaria della costruzione e della gestione della Livorno-Civitavecchia. Mala Commissione Ueha appena deferito l'Italia alla Corte di giustizia per violazione del diritto dell'Unione, derivante dalla proroga del contratto di concessione autostradale (per 18 anni) senza previa indicazione di una gara d'appalto.

Mailnodo vero resta il completamento del tracciato: ora si stanno valutando alternative all'autostrada attraverso la riqualificazione dell'attuale strada extraurbana. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha assicurato che la revisione progettuale in atto non vuol dire lo stop del progetto: l'importante sono le quattro corsie, mediante l'ipotesi autostradale oppure la cosiddetta "opzione zero", ovvero un semplice rifacimento in loco, sempre a quattro corsie. Spiega l'assessore: «Se Anas è in grado di garantire un'infrastruttura che sopporti gli standard di sicurezza e traffico che richiediamo, da parte nostra non c'è opposizione a una progettazione più leggera. Ma, per intendersi, non potrà essere un'Aurelia riasfaltata». Ma la Tirrenica è tema controverso, che divide da anni, e la soluzione non sembra dietro l'angolo.

Il fronte degli aeroporti

Quanto agli aeroporti, l'ultima relazione Enac (Ente nazionale aviazione civile) fornisce le coordinate dello sviluppo. Per lo scalo di Pisa il piano 2015-2018 prevede investimenti per 62,3 milioni (da notare che nel monitoraggio 2017 del Priim la Regione scrive di 158 milioni ancora da spendere al 2029), mentre su Firenze si concentreranno più risorse: 104,4 milioni entro il 2018 (che potrebbero arrivare fino a 334 milioni entro il 2028 secondo il programma di sviluppo aeroportuale). Qui si sta lavorando all'integrazione con lo scalo di Pisa e alla realizzazione di una nuova pista. Il raggiungimento degli obiettivi fissati consentirà «al sistema toscano di accogliere la crescita di passeggeri prevista nei prossimi anni», spiega l'Enac. Però la realizzazione di una pista ad alta capacità a Firenze resta un nodo da sciogliere. Il parere del ministero dell'Ambiente sulla tanto attesa (o contestata) Via (Valutazione d'impatto ambientale) ha avuto «esito positivo, ma con prescrizioni» ed è ora in

fase di predisposizione. «Stiamo aspettando il provvedimento ministeriale - conferma l'assessore -. Una volta acquisito il parere favorevole, analizzeremo le prescrizioni». Le due strutture hanno notevoli margini di crescita: nel 2016 Pisa ha sfiorato i 5 milioni di passeggeri, +3,9%, mentre Firenze ha toccato i 2,5 milioni di passeggeri, con un incremento superiore ai sei punti percentuali rispetto al 2015. Ma all'ultima, recente assemblea, Confindustria Firenze ha puntato il dito contro i ritardi, chiedendo una soluzione che metta insieme le esigenze del territorio con quelle dello sviluppo dell'intera regione, segnalando che l'aeroporto, nel primo trimestre 2017, ha registrato un nuovo record di traffico, +7,5% rispetto allo stesso periodo del 2016, oltre 30 mila passeggeri in più.

Capitolo ferrovie

Quanto alle ferrovie, il gruppo Fs Italiane, attraverso la controllata Rete ferroviaria italiana (Rfi), ha confermato l'investimento (che porterebbe la somma totale a 1,6 miliardi complessivi) sul nodo di Firenze, oggetto, negli anni, di vivaci confronti con Regione Toscana e Comune di Firenze. La nuova ipotesi progettuale, sviluppata su incarico di Rfi dallo Studio Foster, della stazione per l'Alta velocità a Firenze le attribuisce il ruolo di hub per treni, autobus, linea tranviaria, auto. È prevista una struttura intermodale integrata inedita in Italia, che conferma molti pilastri originari dell'operazione: la sovrastruttura progettata dalla studio Foster + Partners, il sottoattraversamento di Firenze, la centralità di Santa Maria Novella per il traffico regionale e una quota di treni ad alta velocità in transito da Firenze. In contemporanea, avanzano molti progetti, tra i quali si segnala l'upgrading tecnologico della linea direttissima Firenze-Roma, che andrà avanti fino al 2019.