

I TRASPORTI

Tramvia e treno veloce tra Firenze e la Costa un patto per la mobilità

di Ernesto Ferrara

Nardella su eventuali ritardi per le future linee in città per il costo dei materiali: “Saremo rigorosi, pronti a fermare il project financing”

Firenze-costa, patto storico sulla mobilità. Per lo studio di un collegamento ferroviario rapido, che consenta di arrivare in 50-55 minuti da Firenze al mare e contemporaneamente per una tramvia tra Livorno, Pisa e Lucca in connessione col porto livornese e con l'aeroporto Galilei. Un accordo con l'ambizione di mettere fine all'antica e dolente contraddizione della Toscana a due velocità che però, proprio nel giorno della firma tra i sindaci dei 4 Comuni con la benedizione del governatore Giani, deve subire la doccia fredda dei ritardi per le nuove tramvie fiorentine. Con Dario Nardella che lancia un ultimatum alle ditte: se ci saranno ritardi non giustificati dalla doppia emergenza guerra-carò energia, stop al modello project financing. Stop ai privati costruttori in cambio della gestione e ritorno alle gare d'appalto pubbliche, con ditte ingaggiate e lavori coordinati dal Comune.

Sono i 34 chilometri di nuove linee previsti nei prossimi anni, il sin-

daco Dario Nardella ne ha parlato giusto ieri all'evento “Primavera d'impresa”, promosso dalla cooperativa Crisis. Il “decreto aiuti” del governo dovrebbe aver risolto il grosso dei problemi per l'appalto del primo step della rivoluzione, il braccio tramviario Fortezza-San Marco, i cui lavori sono previsti in partenza a fine giugno. I timori grossi riguardano però le tramvie che verranno: la linea di Bagno a Ripoli che dovrebbe essere pronta per fine 2024, quelle per Campi Bisenzio e Sesto, la tratta per Campo di Marte, il prolungamento per Rovezzano. Una rete che nel giro di 6-7 anni renderebbe iperconnessa la città.

Il caro energia e l'allarme forniture sta però facendo sballare prezziari e costi preventivati, con ritardi che già si stagliano all'orizzonte e su cui peraltro è impossibile prevedere penali alle ditte. Si rischia di non vedere il quadro finito prima di un decennio. E Nardella non ci sta: il sospetto che si aggira in Palazzo Vecchio è che la crisi energetica e la guerra siano solo un alibi sui ritardi già paventati. E per questo ora il sindaco lancia un ultimatum: «Le ditte non possono utilizzare questo fatto come un pretesto per giustificare altre responsabilità sugli slittamenti. Mi aspetto che le aziende mantengano gli impegni, a partire dall'avvio dei lavori della linea San Marco-Libertà. Nel caso in cui ci fossero cause di ritardo diverse da quelle del reperimento delle materie prime noi

saremo molto rigorosi: darò mandato agli uffici di valutare per la realizzazione delle prossime linee di bloccare il project financing e tornare alle gare».

Un allarme che aleggia sulla clamorosa svolta contenuta nel patto firmato ieri dal sindaco Nardella coi colleghi Luca Salvetti di Livorno, Michele Conti di Pisa e Alessandro Tambellini di Lucca con il governatore Eugenio Giani “testimone”. Un'intesa per studiare piani di mobilità congiunti dopo anni di battaglie, dagli aeroporti in giù. Con l'impegno ad allargare nei prossimi mesi a Prato, Pistoia e Massa.

Al centro dell'accordo oltre a ciclovie e valorizzazione delle vie d'acqua e dei canali navigabili, ci sono «la promozione di un sistema ferroviario metropolitano caratterizzato da un collegamento rapido fra i centri maggiori concepiti come hub intermodali con connessioni con i centri minori», la «pianificazione di un sistema di un trasporto rapido di massa su ferro che connetta Livorno-Pisa-Lucca con porto di Livorno e aeroporto di Pisa» ma anche la Tav fiorentina, il Corridoio tirrenico, la messa in sicurezza dell'Aurelia. Chi paga il tutto? L'idea è procedere per gradi, chiedendo finanziamenti europei e statali, dialogando con Ferrovie. Ma anche Giani ha garantito risorse regionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il mare

Una veduta di Castiglioncello: con il nuovo accordo sarà più facile raggiungere le località balneari della costa toscana

