

Il nodo delle infrastrutture. Tra progetti indispensabili e soliti ritardi

In ballo grandi opere per due miliardi

STAZIONE ALTA VELOCITÀ

703 milioni

È l'importo dei lavori per la stazione fiorentina dell'Alta velocità progettata da Norman Foster e per il tunnel ferroviario lungo 8,8 chilometri (di cui 6,1 interrati), che unirà Castello con Campo di Marte. Altri 400 milioni rappresentano il costo delle linee 2 e 3 della tramvia di Firenze, che saranno costruite in project financing da un'associazione di imprese guidata dalla francese Ratp

Silvia Pieraccini

«Porterò la luce nei sotterranei di Firenze», annunciò nel novembre 2002 l'architetto inglese Norman Foster illustrando per la prima volta in Palazzo Vecchio l'avveniristica stazione dei treni dell'Alta velocità, destinata a imprimere nella città toscana il tocco della modernità e dell'accelerazione. Il progetto, vincitore di un concorso internazionale bandito dalle Ferrovie, prevedeva una grande copertura in vetro e acciaio, alta 18 metri, destinata a riparare i tre-

NODI FINANZIARI

La partita è decisiva e il rischio di perdere competitività è alto: la lista degli interventi contenuta nell'Intesa firmata dalla regione con il governo vale 9,7 miliardi, di cui 3,5 ancora da reperire

ni in viaggio sotto terra, a una profondità di oltre venti metri, ma visibili dall'alto.

Il 10 marzo 2010 - a sette anni e quattro mesi dall'ingresso di Foster in Palazzo Vecchio - le Ferrovie hanno consegnato i lavori per la costruzione della "sua" stazione alle aziende vincitrici (nel 2007) dell'appalto. Il progetto che Coopsette e Coestra si apprestano a realizzare è lo stesso presentato nel 2002 dal baronetto inglese. Anche l'area d'intervento, gli ex-Macelli, è rimasta la solita prevista all'epoca. A cambiare è stato soprattutto il calendario dei lavori, che partono esattamente quando avrebbero dovuto concludersi (con la prospettiva di finire nel 2016).

La stazione dell'Alta velocità è l'emblema dei ritardi infrastrutturali di Firenze e della Toscana, e delle difficoltà a superare gli ostacoli - burocratici, economici, politici - che sempre accompagnano la realizzazione di un'opera pubblica. Difficoltà che

IMPORTO DEI BANDI

-65%

Nel 2009 l'importo dei bandi per opere pubbliche a Firenze è crollato del 65% rispetto all'anno precedente: in gara sono andati lavori per appena 17 milioni di euro, il livello più basso degli ultimi dieci anni. Nei primi tre mesi del 2010 il trend della discesa non si è arrestato, anzi ha fatto segnare un preoccupante -68,5%

neppure la crisi degli ultimi due anni, con il suo carico di attenzione alle infrastrutture come fattore competitivo per lo sviluppo, è riuscita a spazzare via. «In diversi paesi europei - afferma Paolo Capelli, amministratore delegato dell'azienda di costruzioni fiorentina Coestra - le grandi opere sono state usate come strumento anticiclico per far fronte alla crisi. In Italia, e soprattutto in Toscana, questo non è ancora successo, ma speriamo che accada presto, perché qui le infrastrutture da fare sono tante».

Gli investimenti già programmati per le "grandi opere", solo nell'area fiorentina, superano i due miliardi. Oltre alla stazione e al tunnel dell'Alta velocità (valore più di 700 milioni), e alla terza corsia autostradale in via di realizzazione tra Firenze nord e Firenze sud (22 chilometri, costo 500 milioni), in testa alla lista d'attesa ci sono le linee 2 e 3 della tramvia (costo previsto 400 milioni), promosse in project financing dal Comune, e la "bretellina" autostradale Prato-Signa (9,4 chilometri, costo salito a circa 400 milioni), promossa in project financing dalla Regione.

Neppure aver affidato la realizzazione delle opere ai privati (Ratp nel primo caso, gruppo Autostrade nel secondo), tanto più con uno strumento come il project financing pensato per accelerare e rendere certi i tempi, ha permesso di superare i "soliti" ostacoli e di sfuggire alla "maledizione" dell'impasse. Nel caso della tramvia resta da definire il percorso della linea 2, dopo che il sindaco Matteo Renzi ha cancellato il passaggio da piazza del Duomo. La Prato-Signa invece, oggetto di una convenzione tra concessionari e Regione del luglio 2006, non ha ancora concluso la fase di autorizzazione.

A queste grandi opere si aggiungono poi quelle di minor valore economico, ma strategiche per la competitività del territorio, come la nuova pista dell'aeroporto, che do-

po dieci anni di discussione è appena passata alla fase di studio; la terza corsia sull'An tra Firenze e Pistoia, ancora allo stadio di progetto di fattibilità; e il raccordo stradale Varlungo-Careggi, destinato a essere inserito nel piano strutturale fiorentino in via di elaborazione. Proprio il piano strutturale è un'altra delle ferite aperte di Firenze, che da dieci anni lavora a un nuovo strumento urbanistico e che ora, a causa dei ritardi nell'adozione, rischia un vero e proprio blocco edilizio.

«La prospettiva è che il prossimo luglio Firenze resti con intere zone della città senza previsione urbanistica - sottolinea

Riccardo Spagnoli, presidente fiorentino dell'Ance, l'associazione dei costruttori - con la conseguenza che tutti gli interventi che richiedono una concessione edilizia non potranno essere realizzati in alcun modo».

I costruttori sono preoccupati, anche perché la crisi sta picchiando duro. Nel 2009 l'importo dei bandi per opere pubbliche a Firenze è crollato del 65% rispetto

all'anno precedente: in gara sono andati lavori per appena 17 milioni, il livello più basso toccato negli ultimi dieci anni. Nei primi tre mesi di quest'anno la discesa non si è fermata e, anzi, ha segnato -68,5 per cento. «Bisogna andare oltre le promesse, cambiare passo e accelerare l'apertura dei cantieri», ammonisce Confindustria Toscana.

I cantieri hanno bisogno di impulso anche per le altre due grandi opere che la Toscana aspetta da anni: l'autostrada Tirrenica Livorno-Civitavecchia (è partita la costruzione del primo lotto, ma manca ancora il progetto definitivo del restante percorso) e la superstrada "Due Mari" Grosseto-Fano, per la quale restano da sciogliere nodi progettuali e finanziari.

Che la sfida sia urgente, e il rischio di perdere competitività alto, lo dice la lista delle opere contenuta nell'Intesa sulle infrastrutture firmata da Governo e Regione a gennaio, che comprende interventi - tra quelli già partiti e quelli da avviare - per 9,7 miliardi di euro, di cui 3,5 ancora da reperire.

