

Dossier infrastrutture

IL GIORNO DELLE DECISIONI SULLE GRANDI OPERE IN TOSCANA

CINQUE FIRME sofferte che chiudono un lungo iter di autorizzazioni, dopo ben 14 anni dalla prima conferenza dei servizi nell'aprile del 1997

SCREZI IN GIUNTA

Il solito copione L'Idv annacqua lo spumante del governatore

LA VIGILIA della storica firma di un nodo gordiano che ha stretto Firenze per 14 anni, è stata preceduta da una serie di sinistri scricchiolii per la tenuta della giunta regionale. Sia Anna Marson, titolare della delega all'urbanistica, che Cristina Scaletti, assessore al commercio e turismo, non hanno partecipato alla seduta lampo, convocata per dare il placet al presidente Rossi sul via ai grandi lavori. E non c'era nemmeno l'assessore Salvatore Allocca, rappresentante di quella Federazione di sinistra-Verdi, i cui consiglieri hanno animato le proteste di Idra contro il sottotraversamento.

A rincarare la dose e a rovinare lo spumante che Rossi stava levandoci per brindare alle firme, ha pensato anche l'onorevole Fabio Evangelisti, segretario toscano dell'Idv, legittimando l'assenza dei suoi due assessori. «Non è stato effettuato nessun confronto pubblico sulla scelta del sottotraversamento, nonostante la Toscana sia fra le poche Regioni ad avere una legge sulla partecipazione. Per questo bene hanno fatto Anna Marson e Cristina Scaletti a non partecipare alla giunta sull'accordo per l'aggiornamento delle opere del nodo ferroviario, proprio perché non sono state accolte le integrazioni suggerite (anche) dal gruppo consiliare di Italia dei Valori».

E' lo stesso copione della legge sui cinema, solo che al blitz sulle distanze tra multisale della Scaletti, si sostituisce la nuova arringa popolare di «Perry Marson». Un modo per distinguersi pur restando in giunta, per prendere le distanze pur sedendo allo stesso tavolo. Finirà allo stesso modo: con sconfessioni, ma senza dimissioni o rimpasti.

P.D.B.

Umbria Tpl e Mobilità SPA

Strada Santa Lucia n. 4 06125 - Perugia

AVVISO DI GARA DI APPALTO PER LA FORNITURA DI AUTOBUS
Questa società ha indetto una gara di appalto, da espletarsi con procedura aperta ai sensi del D.Lgs. 163/2006, per la fornitura di autobus.

Il bando di gara è stato spedito all'Ufficio Pubblicazioni Ufficiali delle Comunità Europee in data 20.07.2011.

Le offerte dovranno pervenire, secondo le modalità indicate nel Disciplinare e Capitolato Speciale di appalto, entro e non oltre le ore 13,00 del 20.09.2011.

I documenti di gara sono disponibili sul sito www.umbriamobilita.it, cliccando sul link "Bandi e gare".

Il Presidente

Dott. Giovanni Moriconi

Alta velocità, si scioglie il

Accordo tra Ferrovie, Regione, Provincia e Comune di



Mauro Moretti, A.d. delle Ferrovie

dall'inviato **Sandro Bennucci** ROMA

CINQUE FIRME per accendere la talpa: ossia la fresa OTBM che a fine ottobre comincerà a scavare il nuovo tunnel sotto Firenze per accorciare di altri 15-20 minuti la corsa degli Eurostar fra Roma e Milano. Un tunnel che costerà, chiavi in mano, un miliardo e 350 milioni di euro, ma che servirà anche a destinare definitivamente i binari di superficie, quelli che per quasi un secolo hanno unito Italia e Europa sotto le tettoie della mitica stazione Santa Maria Novella disegnata da Michelucci, ai treni pendolari: sì, quelli «sempre sporchi e in ritardo» che dovrebbero dare finalmente certezze e un po' di comfort a chi arriva e riparte per lavorare e studiare.

Cinque firme sofferte, che chiudono il lunghissimo iter autorizzativo, 14 anni dopo la conferenza dei servizi (14 aprile 1997), ma che aprono il capitolo più difficile, quello esecutivo, che dovrebbe arrivare alla parola «finito» entro il 2015.

Quelle firme le hanno messe, alle 13,45 di ieri, nel «parlamentino» del ministero delle Infrastrutture, a Porta Pia, il ministro Altero Matteoli, l'amministratore delegato di Rete ferroviaria, Michele Elia, il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, la vicepresidente della Provincia di Firenze, Laura Cantini, e il protagonista fino a ieri più riottoso: Matteo Renzi, sindaco di Firenze. Che ha citato Paolo VI («Vogliamo fare bene, fare presto, fare tutto, fare lietamente»), confessando di aver raggiun-

velocità. Così come si è parzialmente sciolto il nodo dell'Autosole con l'apertura della terza corsia Firenze nord-Firenze sud. Ricordiamoci che non c'è futuro senza alta velocità: in Francia ci sono 14 linee, in Germania 8. Grazie anche alle scelte degli anni passati (il pensiero è andato ai predecessori, Vannino Chiti e Claudio Martini n.d.r.), la Toscana avrà una stazione moderna, progettata da Foster, uno degli architetti più famosi. Problem? Ora comincia il periodo impegnativo: quello dei cantieri e dello scavo. Che mostra subito un'incognita: il via libera alla «talpa» è condizionato da due parole difficili, che gli ingegneri delle Ferrovie pronunciano con timore: «Ottemperanza al Via». In termini più semplici, si tratta di seguire le prescrizioni della valutazione d'impatto ambientale. Che nell'immediato si riferiscono allo smaltimento della terra di scavo, destinata alla discarica di Cavriglia, nel Valdarno: è terra normale o è classificata speciale?

IL PROGETTO

Via libera anche sulla stazione Foster. Il sindaco Renzi ottiene opere per 90 milioni

to «un discreto compromesso». Parere condiviso dal governatore Enrico Rossi, solo lievemente rabbiato dall'«incidente» che ha fatto da «prologo» al viaggio a Roma: l'approvazione del protocollo avvenuta alle 9 in giunta, a Firenze. L'assessore Anna Marson è uscita per non votare. Rossi ha idealmente alzato un cartellino giallo: significa che se ripeterà il gesto, per esempio sulla nuova pista di Peretola, ha chiuso. Pronto a rompere anche con l'Idv. Intanto si è dichiarato contento per la firma: «Con l'adesione convinta di tutte le istituzioni si scioglie il nodo dell'alta

«MI SONO STUFATO di essere considerato dai fiorentini una specie di malfattore da tenere sotto controllo» ha tagliato corto Mauro Moretti, ad delle Ferrovie. Aggiungendo: «Sento dire che scatteranno denunce e altro. Ma avete visto com'è finita nel Mugello? Noi lavoriamo bene. Negli anni Trenta, Michelucci costruì Santa Maria Novella con un progetto assai inva-

autostrade//per l'italia

Società con unico socio soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A. • Capitale Sociale € 622.027.000,00 interamente versato • Codice Fiscale e n. di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 07516911000 • C.C.I.A.A. • ROMA n. 1037417 • P. IVA 07516911000 • Sede Legale: Via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma

AVVISO AL PUBBLICO

Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Autostrada A1 Milano - Napoli: ampliamento alla terza corsia nel tratto Incisa - Valdarno

Autostrade per l'Italia S.p.A. - Via Alberto Bergamini, 50 - 00159 ROMA - ha predisposto il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale relativo ai lavori di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 Milano - Napoli nel tratto compreso tra Incisa e Valdarno.

L'opera appartiene alla categoria "autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica" ed è sottoposta alla procedura di VIA ai sensi dell'art. 6, comma 6 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. Per tale progetto Autostrade per l'Italia S.p.A. annuncia la presentazione in data 4 Agosto 2011, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alle Soprintendenze interessate, alla Regione Toscana, alla Provincia di Firenze e di Arezzo ed ai Comuni interessati, della richiesta di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.

L'intervento in esame interessa le Province di Firenze ed Arezzo e più precisamente i Comuni di Incisa in Valdarno (FI), Reggello (FI), Figline Valdarno (FI), San Giovanni Valdarno (AR) e Terranuova Bracciolini (AR).

L'intervento consiste nell'ampliamento alla terza corsia del tratto esistente dell'A1 tra Incisa e Valdarno dal km 317+265 al km 335+701, per complessivi 18,4 km circa. All'interno di tale tratto ricadono gli svincoli esistenti di Incisa (progr. km 319+970) e Valdarno (progr. km 335+710), l'Area di Servizio Arno Ovest (progr. km 321+500), l'Area di Servizio Arno Est (progr. km 330+600), l'Area di Parcheggio Vallombrosa Est (progr. km 321+500) e l'Area di Parcheggio S. Giovanni Valdarno (progr. km 332+030). Obiettivo dell'opera è quello di migliorare le condizioni di fluidità della tratta autostradale in oggetto pervenendo a livelli di servizio e di sicurezza più rispondenti alle condizioni di traffico attuali e future.

Gli elaborati di progetto, lo studio di impatto ambientale e la sintesi non tecnica di quest'ultimo sono depositati, a partire dal 5 Agosto 2011, presso la Regione Toscana - Ufficio Relazioni con il Pubblico - via di Novoli, 26 - 50127 FIRENZE e presso gli uffici comunali, al fine di consentire la pubblica consultazione.

Ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., entro il termine di 60 giorni dalla data del 5 Agosto 2011 (prorogato a 90 giorni in considerazione del periodo estivo), chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale e presentare le proprie osservazioni al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea - Via di S. Michele, 22 00153 ROMA, nonché alla Regione Toscana - Direzione Generale della Presidenza - Settore Valutazione di Impatto Ambientale - Piazza dell'Unità Italiana, 1 - 50123 FIRENZE.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Dott. Ing. Paolo Fiorentino

Sulla Tirrenica

Aggiornata la Conferenza dei

ROMA

E' COMINCIATA con un «fuoco di sbarramento» dei sindaci della provincia di Grosseto, la conferenza dei servizi sulla Tirrenica al ministero delle Infrastrutture la «casa» di Altero Matteoli. E propria il suo successore come primo cittadino di Orbetello, Monica Paffetti, ha sparato forte: «Sono contraria, perché, col nuovo progetto della Sat, Orbetello diventerebbe prigioniera dell'autostrada. Non riusciremo a raggiungere nemmeno l'ospedale. Ho visto che ci danno strade di scorrimento larghe 4-5 metri: non scherziamo. Non voglio rischiare un colpo mortale all'economia e alla vita degli orbetellani». Massimo Borghi, sindaco di Gavorrano: «Contrarissimo. Oggi abbiamo una buona qualità della vita, poi rischiamo il dramma. Soluzioni? Una complanare vera, che assomiglia molto all'attuale Aurelia, o l'esonazione totale dal pedaggio». Luigi Bellumori,



sindaco di Capalbio: «Per noi questo progetto è migliore di quello che devastava campi e vigneti, ma ancora non va bene. Il nostro comune è un grande, meraviglioso orto: non può diventare la pista di un aeroporto». Meno violenti ma sempre decisi ad avere contropartite importanti