



Intervista a Claudio Martini

Presidente della Regione Toscana

Qual è la situazione infrastrutturale della Regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

La collocazione geografica della Toscana, punto di passaggio delle principali arterie di comunicazione Nord-Sud, rende la questione infrastrutturale nevralgica non solo per la Regione ma per tutto il Paese. E come in gran parte del Paese anche qui si registra un deficit che però stiamo affrontando in maniera molto concreta. Nel giro di pochi anni potrà considerarsi in gran parte superato.



Claudio Martini, Presidente della Regione Toscana

In che modo si sta risolvendo il deficit infrastrutturale?

Innanzitutto con il potenziamento dell'Autosole. Sono già in corso i lavori per la variante di valico e per la terza corsia nell'area fiorentina. Ma per migliorare i collegamenti Nord-Sud fondamentale sarà anche la realizzazione dell'autostrada tirrenica, così come sarà decisivo il completamento della Grosseto-Fano, la cosiddetta "Due mari", perché consentirà un collegamento diretto fra Tirreno e Adriatico. Su queste tre arterie, che consideriamo prioritarie e irrinunciabili, abbiamo concentrato gran parte dei nostri sforzi.

E il trasporto su rotaia?

La ferrovia è al centro della scommessa più grande che abbiamo fatto per migliorare la mobilità nella nostra Regione.

Il completamento della linea ad alta velocità Firenze-Bologna (siamo già al 70 per cento dei lavori) posizionerà Firenze a metà strada tra Milano e Roma. Si troverà a poco più di un'ora e mezzo da entrambe e in virtù dei binari di superficie lasciati liberi, consentirà l'avvio di un servizio metropolitano di superficie con treni cadenzati ogni 10-11 minuti. E questo, di sicuro, renderà l'opzione treno, quella più ecologica, molto più accessibile e conveniente.

Le prime esperienze di cadenzamento degli orari (un treno ogni venti

minuti) stanno per cominciare sulla tratta Firenze-Pisa, l'intero sistema entrerà a regime entro il 2010.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle nuove infrastrutture in Toscana?

Gran parte di queste opere sono in corso e quindi già finanziate. Esistono precisi impegni sottoscritti col governo centrale in un accordo quadro da oltre 8 miliardi di euro. Per le arterie che ci competono direttamente, l'aspetto economico è stato risolto destinando a queste arterie la gran parte di un piano di investimenti da oltre 2.266 milioni di euro, il più importante da quando esiste la Regione.

Risorse che abbiamo raccolto non attraverso i classici mutui, ma ricorrendo all'emissione di bond sul mercato finanziario internazionale. Una scelta che ci ha permesso di risparmiare milioni di euro. Grazie a questi interventi stiamo intervenendo nelle strade più pericolose e creando numerose varianti ai centri abitati e migliorando la viabilità di strade nevralgiche come la superstrada Firenze-Pisa-Livorno.

Quali gli scenari per il prossimo futuro, sia per la realizzabilità effettiva delle infrastrutture, sia dal punto di vista dell'economia toscana?

La scelta delle opere su cui stiamo investendo sa rispondere a due esigenze: un miglioramento della mobilità e lo sviluppo complessivo dell'economia toscana.

Facendo aumentare la competitività dei nostri territori attraverso infrastrutture più moderne.

Il piano prevede lo sviluppo dell'intermodalità, con i due interporti di Prato e Livorno, connessioni con i porti, potenziamento della logistica e del trasporto merci (in questo senso importante sarà il completamento della ferrovia Pontremolese, attualmente in corso).

Quali sono i problemi ancora aperti?

Di fronte a cantieri di tale portata, vorrei ricordare che la Firenze-Bologna è uno delle più grandi e più monitorate opere infrastrutturali d'Europa, la vigilanza ambientale e territoriale deve essere quotidiana.

Dal punto di vista politico il problema aperto è quello relativo alla trasformazione in autostrada del corridoio tirrenico.

La Regione Toscana ha elaborato una proposta, condivisa da gran parte degli enti locali, ma il governo continua a tenere la questione congelata, salvo affacciarsi ogni tanto con soluzioni improbabili, come quella di attraversamenti collinari che devasterebbero la Maremma. Per quanto ci riguarda noi saremmo in grado di far partire i cantieri.

