

Alta velocità, terza corsia dell'Autosole, Corridoio tirrenico, Due mari e Pontremolese. Queste le scadenze della Regione Toscana per colmare il deficit infrastrutturale

Firenze e la Toscana sono entrate in una fase che, da qui al 2010, colmerà il deficit infrastrutturale che da tempo le penalizza, aprendo una pagina nuova sia nelle comunicazioni all'interno della regione che con il resto del Paese. Alta Velocità, terza corsia dell'Autosole, Corridoio tirrenico, Due mari e Pontremolese sono i capitoli più rilevanti di

un'intesa quadro sottoscritta da Governo e Regione nell'aprile del 2003. Sul tavolo 8 miliardi di euro che serviranno a riequilibrare i vari modi di trasporto con più obiettivi: sviluppare la rete ferroviaria, adeguare le caratteristiche della rete stradale, migliorare i collegamenti con i porti e il cabotaggio marittimo. Degli 8 miliardi di euro, circa 2,3 saranno riversati sul capoluogo toscano che, grazie agli interventi dell'Alta Velocità e per la terza corsia (oltre 500 milioni di euro), sarà il centro che maggiormente subirà gli effetti delle grandi opere e che vedrà rivoluzionata la vita di chi ci abita.

Ridurre il predominio dell'automobile e favorire l'offerta del sistema ferroviario così da creare una vera alternativa "su rotaia": questi i cardini della politica intrapresa dalla Regione Toscana per rispondere alla crisi della mobilità urbana e all'inquinamento. Qualcuno l'ha chiamata la "cura

del ferro" che, accompagnata alla costruzione di parcheggi di scambio e alla razionalizzazione della rete dei bus, da qui al 2010 si propone di far crescere i passeggeri del 70 per cento, scoraggiando l'uso del mezzo privato e creando una rete di comunicazioni all'insegna dell'intermodalità come dettato dagli standard europei.

In altri termini l'operazione nel capoluogo toscano si concretizza nell'Alta Velocità e, di conseguenza, nella costruzione di una rete ferroviaria dell'area vasta costruita con treni leggeri che passeranno ogni 12,5 minuti fornendo un servizio di metropolitana di superficie con orario cadenzato. A Firenze la grande opera dell'Alta Velocità sarà visibile nel sottoattraversamento della città (previsto nel 2010). Un tunnel di 9 chilometri di linea da Castello a Campo di Marte farà correre sotto i nostri piedi i treni superveloci destinati a fermarsi alla Nuova Stazione prevista nell'area di Belfiore-Macelli (fine lavori 2009). Tutta in vetro e acciaio, l'ha progettata l'architetto inglese Norman Foster ispirandosi alle "gallerie dei treni" ottocentesche. Una linea tranviaria e treni metropolitani la collegheranno alla vecchia stazione di Santa Maria Novella che resterà invece il cuore del trasporto locale. Un trasporto che sfrutterà tutti i binari di superficie che attualmente arrivano alla stazione di Michelucci e che in futuro saranno rivolti solo agli spostamenti metropolitani e regionali. Il servizio ferroviario metropolitano prevede la realizzazione di nuove fermate (entro il 2007) in città e in un raggio che si estende dall'area pratese a quella pistoiese, comprende Empoli, la Val di Sieve e il Valdarno. Chiave di volta del successo di questa operazione, la nuova stazione Leopolda che entrerà in funzione sempre nel 2007. Ma certo è che un ruolo importante nel trasporto del capoluogo lo giocherà anche la tanto attesa tranvia, adeguatamente col-

Riqualficazione infrastrutturale

Riccardo Conti*

* *Assessore alla Mobilità e Infrastrutture Regione Toscana*



Lavori di adeguamento della rete stradale.

legata alle linee degli autobus dell'Ataf. Il progetto prevede 20 chilometri di rotaie e 46 fermate lungo tre linee: la prima unirà Scandicci con la stazione di Santa Maria Novella (i cantieri sono già aperti), la seconda a Peretola con piazza della Libertà, la terza Careggi con la Fortezza da Basso (si prevede entro il 2008). Questi primi tre lotti avranno una spesa complessiva prevista di oltre 400 milioni di euro (il 60 per cento a carico dello Stato, il 40 per cento del Comune) ma è già stato ritenuto necessario prevedere un secondo lotto della linea 3 (Centro - Campo Marte - Rovezzano, con diramazione V.le Europa), indispensabile crescita per una reale efficienza della rete, per una ulteriore spesa di circa 215 milioni di euro (con eguale spartizione percentuale).

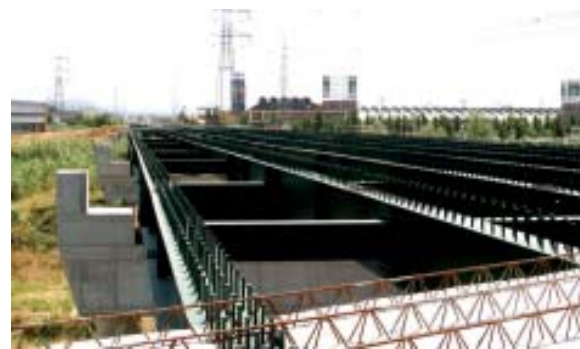
Se il discorso si sposta sulla gomma, protagonista è la Terza corsia dell'Al ovvero, il potenziamento del tratto autostradale tra Firenze Nord e Firenze Sud oltre all'adeguamento a tre corsie dei tratti Barberino - Firenze Nord (17,5 chilometri) e Firenze Sud - Incisa (19 chilometri).

L'allargamento da due a tre corsie per ogni senso di marcia si è reso necessario vista la portata del traffico che grava sull'area fiorentina. Attualmente nei 21 km compresi tra Firenze sud e Firenze nord transitano oltre 70mila mezzi al giorno, con punte di oltre 80mila nel tratto Firenze Signa - Certosa. I cantieri sono stati aperti a novembre scorso. Tre i lotti al via (di nove complessivi): lo 0, che prevede interventi di mitigazione ambientale lungo tutto il tratto fiorentino, il 2 e il 3 che prevedono l'ampliamento di un tratto di oltre 6 chilometri tra Firenze nord e il nuovo casello di Firenze-Signa, compreso l'allargamento della Fi.Pi.Li nel tratto tra lo svincolo di Scandicci e il nuovo casello. La realizzazione della terza corsia costerà circa 500 milioni di euro, 300 dei quali per l'intervento di ampliamento e 200 per le opere connesse. Il completamento dei lavori avverrà entro il 2008.

E parlando di strade di grande scorrimento, non si può prescindere dal Corridoio Tirrenico, da tempo al centro di un brac-

cio di ferro tra Regione e Governo e certamente una delle opere chiave nel futuro della Toscana. L'operazione che lo riguarda è complessa e finora ha visto il susseguirsi di tappe che è opportuno riassumere. Il progetto ANAS del 2000 di adeguamento dell'Aurelia, (che ha portato all'accordo fortemente voluto dalla Regione Toscana, siglato il 5 dicembre 2000 tra Ministero dei Lavori Pubblici, Regioni Toscana e Lazio e ANAS), prevedeva l'adeguamento a tipologia autostradale, (allora larghezza 23 metri) del tratto tra Rosignano e Civitavecchia, per buona parte sulla sede dell'attuale Aurelia, con un tratto in variante tra Fonteblanda e Ansedonia, di circa 14 chilometri, a cui andava aggiunta la realizzazione di una viabilità complanare, della larghezza di 8,5 metri, lungo buona parte del tracciato a sud di Grosseto (nella parte nord è già presente la vecchia Aurelia). A gennaio 2002 il nuovo Governo comunicò di non essere disponibile a finanziare l'opera con i soli fondi statali, intendendo ricercare forme di coinvolgimento dei privati nella realizzazione e gestione dell'opera e contestualmente presentò le soluzioni di adeguamento a tipologia autostradale costiera e collinare; la Regione ha sempre rifiutato l'ipotesi collinare ritenendola sbagliata dal punto di vista ambientale, sportivo ed economico. Nello stesso periodo sono state pubblicate le nuove norme tecniche per la realizzazione delle strade e delle autostrade che impongono una serie di vincoli progettuali sulle distanze di sicurezza e i raggi di curvatura per motivi di sicurezza; l'applicazione di tali criteri ha comportato un ripensamento dell'attraversamento delle colline di Fonteblanda e Ansedonia in prossimità dell'attuale tracciato dell'Aurelia, così come previsto dall'ANAS, perché sarebbe devastante per il paesaggio.

La Regione nella primavera e nell'estate del 2002 ha deciso di elaborare un proprio studio sul completamento del Corridoio Tirrenico che, partendo dagli stessi principi alla base dell'Accordo del 2000, ne sviluppasse le soluzioni progettuali tenendo conto delle nuove normative



Cantiere per la realizzazione della linea dell'Alta Velocità in Toscana.

tecniche e della esigenza di introdurre forme di pedaggio per il finanziamento parziale dell'opera: un'evoluzione quindi della proposta ANAS. Fin dall'inizio la proposta della Regione Toscana non ha individuato un tracciato specifico. Ha piuttosto definito un "corridoio costiero" con più ipotesi per consentire al successivo studio di impatto ambientale di approfondire la conoscenza del territorio ponendo particolare attenzione alla qualità progettuale dell'opera. L'obiettivo è quello di realizzare il primo esempio in Italia di "autostrada ambientale", visto che lo consentono la bellezza e le caratteristiche paesaggistiche del territorio che attraversa. Dopo un anno di veti incrociati sulle soluzioni collinare e costiera, si è avuto un primo confronto fattivo delle Regioni Toscana e Lazio con il Governo, che ha portato alla costituzione di un gruppo tecnico congiunto. Il 18 aprile 2003 è stata firmata l'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana, che stabilisce per il Corridoio tirrenico l'impegno delle parti ad approfondire congiuntamente ipotesi di tracciato compatibili con i caratteri dei territori interessati prevedendo un periodo di sei mesi per giungere alla definizione del progetto preliminare. A questo punto la Regione Toscana è pronta. Aspetta che l'iter riparta intendendo operare comunque nel quadro di una leale collaborazione con le istituzioni interessate e giungere ad una soluzione condivisa che rappresenti il migliore compromesso tra le esigenze di sicurezza, intermodalità del trasporto e tutela dell'ambiente.