«Serve la terza corsia sulla A11»

Il governatore a Autostrade: il raddoppio dell'Autosole non basta alla Toscana

L'INTERVISTA
a Enrico Rossi

FIRENZE

Va bene la Variante di Valico, ma per la Toscana non basta. Serve la terza corsia della Firenze-Mare, la galleria del Galluzzo sulla Firenze-Siena e soprattutto la Tirrenica. Si inaugura il raddoppio del tratto Firenze-Bologna della A1 e poi, Enrico Rossi presenta la lista delle "cose da fare" a Giovanni Castellucci. L'ingegnere, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, non si tira indietro di fronte alla richieste del governatore della Toscana. Che ha già un patto con Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture, per queste grandi opere. Solo che lo vuole accelerare. Anticipando al 2016 alcuni interventi.

Presidente Rossi, non sembra impressionato dall'inaugurazione della Variante di Valico.

«L'opera è importante per vari motivi: realizzata a un'altitudine più bassa della A1, è più sicura perché meno soggetta alle avversità meteo e quindi non dividerà più l'Italia in due in caso di forte maltempo. Inoltre, avvicina Firenze a Bologna di 15-20 minuti. Percorrenza più rapida significa minor consumo di carburante, minori emissioni di anidride carbonica e l'interscambio fra due aree produttive fra le più forti dal punto di vista economico in Italia, che saranno più competitive a livello europeo».

Mica male, no?

«Ottima premessa, ma da sola non basta».

Che cosa manca?

«La Variante di Valico deve arrivare da Barberino fino a Firenze nord: se non si completa questo tratto, la Toscana rispetto all'Emilia è penalizzata. In Emilia le tre corsie arrivano fino alla circonvallazione della città».

Come intende procedere?

«Ho sottoposto tre questioni urgenti ad Autostrade per l'Italia.

La prima richiesta?

«Completare, appunto, i lavori fra Barberino e Firenze perché su questo tratto ci sono problemi seri di congestione, specie in zona Calenzano. L'impegno è di accelerare e chiudere il cantiere per il 2019».

Quali altri lavori ha sollecitato?

«Il completamento del by-pass del Galluzzo tra Firenze e Siena. È uno scandalo che ci trasciniamo dietro da almeno una decina di anni. Manca ancora l'ultima galleria, la più lunga. Su questa opera, però, non ho avuto tempi certi».

Sulla terza infrastruttura è andata meglio?

«Sì. Se ne parla a gennaio, con la conferenza dei servizi già convocata, anche su mia richiesta, per autorizzare la terza corsia della Firenze-Mare».

Allora nel 2016 partono i lavori della terza corsia sulla Firenze-Pistoia?

«Esatto. Con l'ok della conferenza dei servizi, Autostrade per l'Italia può partire: la terza corsia è prioritaria perché i dati ci dicono che la A11 in quel tratto ha un livello di saturazione fra i più alti d'Italia. Questo significa che non ci si immette, non si esce, non ci si muove. Perciò aprirla vuol dire abbassare i livelli di anidride carbonica perché per l'inquinamento atmosferico la cosa peggiore è stare fermi con il motore acceso».

L'intervento sulla A11 prevede solo la terza corsia?

«Affatto. Prevede di migliorare lo snodo fra il Ponte all'Indiano, alle porte di Firenze, con l'accesso all'aeroporto di Peretola e con l'ingresso all'autostrada, regolamentato da uno stop e da un semaforo: una situazione senza precedenti».

Ma è sicuro che i lavori partano nel 2016?

«C'è un impegno. Il nostro è a portare avanti uno studio sull' impatto della realizzazione della terza corsia della A11 sulla Piana fiorentina».

Finora ha parlato solo di Toscana centrale: e la costa?

Per mettere la regione al pari dell'Emilia va collegato Barberino subito con Firenze nord

«Per la costa abbiamo la priorità zero: la Tirrenica. Per la Toscana è l'infrastruttura che risponde al corridoio centrale definito "la metropolitana d'Italia". Se il traffico si concentra lì, la nostra costa si penalizza».

Quando parte la Tirrenica?

«Secondo quanto concordato con Delrio, partiamo con la trasformazione dell'Aurelia in una superstrada di 4 corsie fino a sotto Grosseto, con rifacimento del manto e messa in sicurezza. Poi da Ansedonia a Civitavecchia verrà realizzata l'autostrada».

Il governatore Enrico Rossi e un tratto della Variante di Valico inaugurata ieri

Tempi di realizzazione?

«Vorrei ridiscutere con Delrio i tempi della bozza riservata di cronoprogramma. Vorrei anticipare dal 2017 al 2016 alcuni interventi, anche se la strada non sarà ultimata prima del 2020».

Ma le risorse ci sono?

«I lavori sono tutti a carico di Autostrade che per gli interventi ha ottenuto le proroghe delle concessioni autostradali».

E per la Siena-Grosseto?

«Anas ha finanziato il completamento dei lavori con 250 milioni: ora ci aspettiamo che li appalti, in fretta. La strada dovrebbe essere conclusa entro il 2020. Nel frattempo, lo Stato dovrebbe anche effettuare lavori per 20 milioni sulla Siena-Firenze».

Ilaria Bonuccelli

la VARIANTE di VALICO

Firenze-Bologna, 20 minuti in meno e addio alle file

«Serve la terza corsia sulla A11»

IL TRASPORTO

IL RETROSCENA

L'Europa frena ancora la Tirrenica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.