

Dal convegno alla "Godiola" del 1968 agli attacchi ambientalisti, dal gruppo di lavoro regionale alle posizioni di Lucignano e Foiano

“La vera storia della Due Mari interrotta a Monte San Savino”

di **Pier Lodovico Rupi**

Il 7 gennaio 1968, alla "Godiola", si svolge un convegno dal titolo "La superstrada dei Due Mari nel quadro della programmazione regionale", che rilancia una vecchia proposta del 1956. Il convegno, si articola su due relazioni: la prima, di carattere socioeconomico, esposta da Benito Boschetto della Camera di Commercio aretina; l'altra, di carattere urbanistico, di chi scrive queste note. La relazione di Boschetto, riferendo dati decisivi, evidenzia la condizione di ritardo nello sviluppo delle tre province meridionali, Arezzo, Siena e Grosseto, rispetto al resto della Toscana. L'altra relazione rileva il potenziale di sviluppo che può derivare da una struttura di connessione tra realtà tra loro diverse e complementari. Ancora non sono state istituite le Regioni, ma in preparazione di esse è stato costituito il Comitato Regionale di Programmazione Economica (Crpet), presieduto da Lelio Lagorio che presto diverrà il primo Presidente della Regione. E' a questo Comitato e ai parlamentari aretini, e particolarmente ad Amintore Fanfani, che si rivolge il convegno della Godiola. Non passa molto tempo, che inizia la costruzione della Due Mari, muovendo da Arezzo, più precisamente da San Zeno, verso Siena. Sembra che tutto proceda regolarmente: sono stati già realizzati i primi 15 chilometri di Superstrada, da Arezzo, fino a Monte San

Savino, località Le Fabbriche. Il tratto successivo (tracciato d, vedi nota in fondo), progettato dall'ingegnere Macchi di Roma, è stato approvato dall'Anas già nel novembre 1970. Ma questo tracciato investe l'impianto irriguo del Foenna e, a seguito dell'opposizione dell'Ente Irrigazione, ancor prima di essere iniziato viene sostituito con un progetto alternativo (tracciato b): questo progetto prevede un collegamento diretto da Monte San Savino a Rapolano Terme, sulla Siena Bettolle (coincidente, nel tratto utile, con la Due Mari). Ma mentre nel 1976 stanno per iniziare i lavori, compare nel "Corriere della Sera" un forte attacco ambientalista contro questo tracciato. In difesa dell'infrastruttura scende duramente in campo il Presidente della Camera di Commercio, Francesco Fornasari. Fornasari rivela che il percorso contestato con motivazioni ambientali, interessa invece, nella zona del Calcione, un vasto complesso agricolo-immobiliare della famiglia Crespi, all'epoca proprietaria del "Corriere". La durezza della polemica si rivelerà infausta per la Due Mari. Sulla posizione del "Corriere" si schierano subito gli amministratori di maggioranza e minoranza del Comune di Lucignano, che contano di utilizzare l'occasione per ottenere uno spostamento del tracciato verso sud, più vicino al loro capoluogo. La polemica scongiurerà gli ambienti decisionali di proseguire l'opera. Nel 1977,

alla situazione di impasse si aggiungono le perplessità della Regione Toscana sul raddoppio di alcuni tratti della Due Mari.

Finché nel 1983, sollecitata dal mondo politico ed economico aretino, la Regione costituisce un gruppo di lavoro per studiare un nuovo tracciato. Il percorso proposto dal gruppo di lavoro (tracciato e) si allaccia in un punto della Siena-Bettolle leggermente a nord di Rigomagno Scalo. Questo tracciato è fatto proprio dalla Regione con delibera n. 129 dell'ottobre 1983. La scelta di attestarsi sulla Siena-Bettolle in prossimità di Rigomagno Scalo invece che a Rapolano Terme (evitando la zona del Calcione) resterà confermata dalle successive proposte, ma comporterà, nelle varie soluzioni, una maggior lunghezza del percorso di 7-8 chilometri. Gli enti aretini si esprimono ritenendo proponibile questo allungamento, mentre la Regione si pronuncia finalmente a favore delle quattro corsie sull'intero percorso della Due Mari. Ciononostante, la situazione di stasi continua e preoccupa, oltre gli ambienti aretini, anche quelli senesi. La Camera di Commercio di Siena, insieme al Monte dei Paschi, decidono di assumersi l'onere di un progetto di massima che approfondisca il tracciato proposto dal gruppo regionale; e ne incaricano l'ingegnere Santucci di Siena. Questo nuovo progetto, consegnato ai primi del 1987 (tracciato f), mantiene il tracciato del gruppo di

lavoro regionale, con una correzione presso Rigomagno Scalo, tesa ad evitare di interessare alcune aree collinari. La lunghezza del tratto Monte San Savino Rigomagno Scalo è adesso di Km 8,20. Ma nel dicembre 1988 insorge nuovamente il Sindaco di Lucignano, che incarica un gruppo di tecnici di proporre un nuovo progetto che passi più vicino al capoluogo comunale. Questo nuovo tracciato, rifiutato dagli enti aretini e senesi perché troppo tortuoso, ottiene però l'effetto di provocare il riesame del progetto Santucci. Il compito viene affidato ad una nuova commissione regionale che nel gennaio 1990 conferma il progetto Santucci nell'andamento planimetrico, suggerendo alcune modifiche nell'andamento altimetrico. Con delibera n. 278 del 28/6/1994, il Consiglio Regionale si esprime sulla compatibilità ambientale di questo progetto con un parere favorevole con alcune prescrizioni.

Sembra che la situazione sia finalmente chiarita, quando, nel 1997, il Sindaco di Foiano, Franco Parigi, divenuto



Presidente della Provincia di Arezzo, assume un nuovo schema infrastrutturale che formalizza nel "Piano Territoriale di Coordinamento": azzeramento della prosecuzione della Due Mari da Arezzo verso Siena e interconnessione del sistema Grosseto-Siena sulla stazione Valdichiana dell'Autostrada del Sole, dove confluisce anche la superstrada per Perugia. Il tratto preesistente della Due Mari, da San Zeno a Monte San Savino, secondo questo schema, si dovrebbe innestare, con un futuro raccordo di circa 3 chilometri, in un nuovo futuro casello dell'Autostrada del Sole a sud

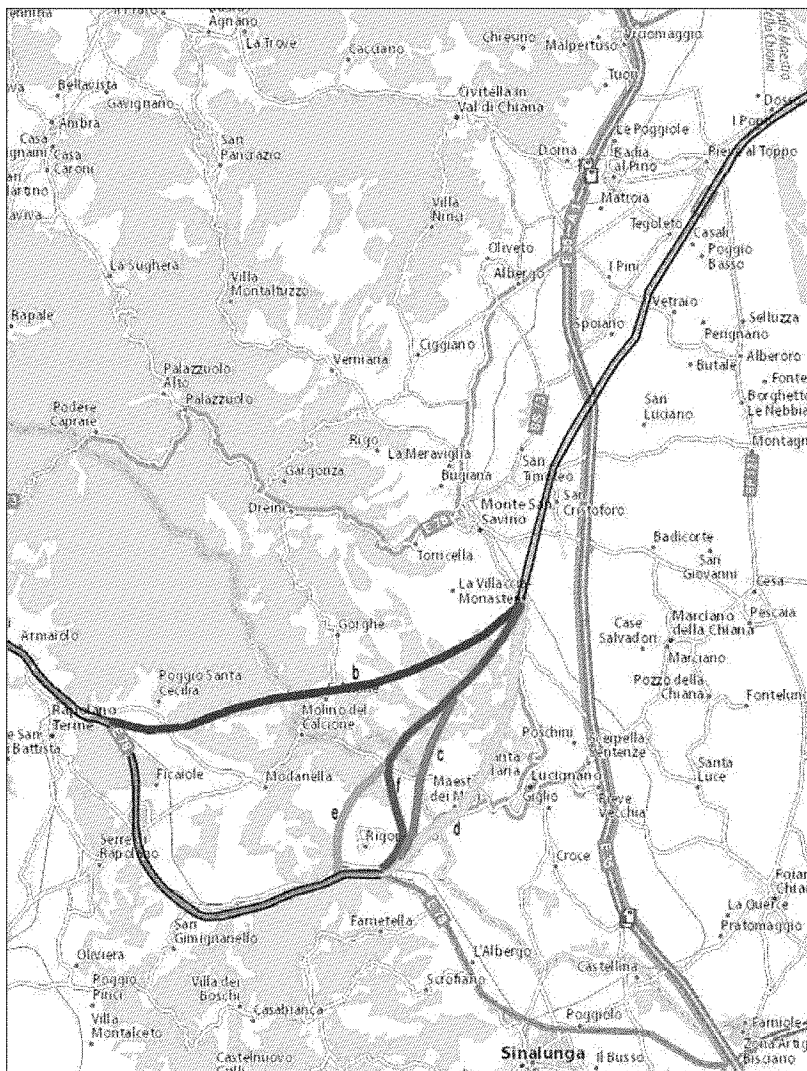
di quello di Monte San Savino; da qui si dovrebbe scendere fino al casello Valdichiana e quindi, con un innesto, prendere l'intera superstrada Bettolle-Siena. Oltre alla complicazione di due innesti, l'allungamento del percorso Siena-Arezzo sarebbe di 20 chilometri, che si aggiungerebbero ai 7-8 chilometri già bruciati con l'abbandono del percorso originario per il Calcione. In sostanza, con questo progetto, la prosecuzione per Arezzo della Due Mari è azzerata. Il nodo infrastrutturale, da Arezzo è trasferito presso Folaniano (zona Outlet). La connessione tra i due mari è spostata su Grosseto-Siena-Perugia-Ancona. Fortunatamente, sono venute meno le premesse di questo progetto e la proposta pare tramontata. Oggi, quarant'anni dopo l'interruzione, il tratto oltre Mon-

te San Savino è ancora "in sonno". Eppure si tratta di un breve tratto, di nessun impatto ambientale, comunque assolutamente non paragonabile con gli impatti che si stanno affrontando e superando nel tratto centrale della Siena-Grosseto. E nel tavolo ci sono più di una soluzione possibile. E' il momento che una personalità di prestigio riprenda la situazione per sbloccare finalmente il tratto della Due Mari più determinante per la nostra città. Confidiamo in molti che questa personalità non venga meno e sappia raccogliere l'apprezzamento degli aretini che sanno quale im-

"Ora serve l'impegno di una forte personalità locale"

portanza abbia per la città e per il territorio (e per tutti gli stessi centri della Val di Chiana, ai quali si dovranno poi curare gli opportuni allacciamenti) la realizzazione di questa decisiva infrastruttura.

LA NOTA
Tracciato b): Rapolano Terme - Monte San Savino = Km 11,4 (opposizione Corriere Sera)
Tracciato c): Rigomagno Scalo - Monte San Savino - Km 7,0 (Progetto iniziale Anas inattuato)
Tracciato d): Rigomagno Scalo - Monte San Savino = Km 10,7 (opposizione Ente Irrigazione)
Tracciato e): Rigomagno Scalo - Monte San Savino = Km 9,5 (progetto 1° gruppo regionale)
Tracciato f): Rigomagno Scalo - Monte San Savino = Km 8,2 (prog. ing. Santucci). ◀



I tracciati Due Mari, le ipotesi che si sono succedute nel tempo. Nella foto piccola Pier Ludovico Rupi

