

# L'INCUBO D'ASFALTO / 1

PRIMA PUNTATA DELLA NOSTRA INCHIESTA  
INIZIA IL VIAGGIO DE LA NAZIONE NELLA STORIA  
TORMENTATA E QUASI INFINITA DELLA COSTRUZIONE  
DELL'ARTERIA CHE AVREBBE CAMBIATO LA VALDELSA



## 429, UN PROBLEMA DAL '66 *Si puntava a 'saltare' i centri abitati*

### «Il nodo economia e lo spettro degli incidenti»

L'EX ASSESSORE Sauro Cappelli, seduto al bar della Misericordia, scava nella memoria e arriva all'inizio del problema 429. «Allora ero solo un militante del Pci - ricorda Cappelli - ma ricordo benissimo che della strada della Valdelsa si cominciò a parlare dopo l'alluvione del '66». Dopo la 'congiuntura' del '64 (la crisi che aveva fermato il boom economico del Paese in quegli anni si chiamava così), il Comune di Empoli si

pose il problema di dotare la città di una via più adeguata alle necessità. «Il problema era quello dei camion, diventati troppi proprio per effetto dello sviluppo economico, mentre la strada era ancora quella costruita anni prima, quando una buona parte dei trasporti di merci non avveniva con mezzi a motore e il traffico privato di auto era molto più rarefatto.

Si era pensato di fare una nuova strada prima del semaforo di Ponte a Elsa puntando ad aggirare le frazioni empolesi della Valdelsa dove l'asfalto correva all'interno dei centri abitati, con i conseguenti pericoli. Visto che la nuova via doveva arrivare fino a Fontanella e Granaiole, in parte nel territorio di Castelfiorentino, c'erano stati contatti tra l'allora sindaco di Empoli Mario Assirelli e il suo collega castellano, Mario Cioni». Era chiaro che la cosa non era facile, sia per i rapporti con l'Anas, l'Azienda delle strade che gestiva la statale 429, sia per l'aspetto dei

soldi necessari. I finanziamenti erano più facili, ma non a pioggia. Poi, verso la metà degli anni '70 il problema diventò una questione di sicurezza. «Ci fu la tragedia di Sant'Andrea, in cui una donna che si era affacciata dalla porta di casa, che era nella strettoia prima della Casa del popolo, fu uccisa. Per cercare di rimediare in qualche modo fu installato un semaforo e poi anche a Fontanella, pure lì a causa di incidenti mortali».

**Bruno Berti**



## LA QUESTIONE

# Un brutto sogno che caratterizza tutto il territorio

*STRADA* statale (poi regionale) 429, un incubo che si declina in vari modi. Da chi la utilizza in auto, con scarse possibilità di sorpasso e quindi lunghe percorrenze, a chi viaggia con furgoni e camion, peggio se Tir, alle prese con una strada stretta, fino agli amministratori che nei decenni si sono succeduti, spesso animati di buone intenzioni infrante sugli scogli del problema di sempre, i soldi, e di una determinazione che qualche volta è mancata. Per finire a chi ha avuto la sventura di risiedere lungo il percorso dell'arteria (tra disagi e un pesante tributo di vittime degli incidenti), che 'corre' da Ponte a Elsa, per gli empolesi dall'Osteria Bianca, fino a Poggibonsi, nel Senese.

Una via che poteva essere strategica per lo sviluppo dell'Empolese Valdelsa e che invece ha finito per impiombare le ali della crescita, immolata appunto sull'altare dei soldi, sempre pochi, e delle proverbiali, ma tremendamente vere, lungaggini burocratiche, unite a un'attribuzione di competenze, allo stato, che per anni hanno reso ancora più difficile il cammino del progetto. Tanto che spesso lo si è paragonato alla famosa Salerno-Reggio Calabria, che comunque, se non andiamo errati, è stata rifatta, in quel caso intervenendo sulla vecchia sede stradale, in un lasso di tempo più breve. Resta inaccettabile il prezzo pagato in termini di vite perse a causa degli incidenti, per fortuna negli ultimi tempi un po' diradati.

**B.B.**