



AUTOSTRADA A11 FIRENZE – PISA NORD
Ampliamento della terza corsia del tratto Firenze – Pistoia
10 aprile 2017

Intervento del Presidente ACI Toscana Luca Gelli

L'art. 4 dello Statuto ACI, approvato con Regio Decreto del 1926. recita testualmente:

ART. 4 Per il conseguimento degli scopi di cui all'art. 1, l'A.C.I.:

- 1) presidia i molteplici versanti della mobilità, diffondendo una cultura dell'auto in linea con i principi della tutela ambientale e dello sviluppo sostenibile, della sicurezza e della valorizzazione del territorio...
- 3) nel quadro dell'assetto del territorio collabora con le Autorità e gli organismi competenti all'analisi, allo studio ed alla soluzione dei problemi relativi allo sviluppo ed alla organizzazione della mobilità delle persone e delle merci, nonché allo sviluppo ed al miglioramento della rete stradale, dell'attrezzatura segnaletica ed assistenziale, ai fini della regolarità e della sicurezza della circolazione".

Con lungimiranza i nostri padri fondatori, più di 80 anni fa, hanno previsto per il nostro Ente compiti importanti per lo sviluppo della mobilità e oggi come ieri siamo a disposizione dei “decisori” perché le scelte che vengono assunte, siano coerenti con un obiettivo di sviluppo sostenibile e a misura degli utilizzatori finali di quelle stesse scelte: gli automobilisti o omnicomprensivamente parlando, di coloro che si muovono.

La posizione di ACI sul tema delle infrastrutture è quindi quella dell'utente e il nostro punto di vista è necessariamente guidato dal valore dell'efficienza: in altre parole, una qualsiasi infrastruttura, quale che ne sia la dimensione, va giudicata in termini di utilità che produce. La nostra “moral suasion”, non pretende tuttavia di indicare soluzioni, bensì di contribuire a fare in modo che **tutto sia improntato a realizzare un'opera efficace.**



La dotazione infrastrutturale della regione ha garantito finora livelli di accessibilità soddisfacenti, pur in presenza di alcune situazioni critiche in corrispondenza di territori ad alta intensità di domanda e nell'accessibilità delle aree più periferiche. Tuttavia, la domanda di mobilità espressa dal territorio sembra destinata a continuare a crescere anche in presenza di un rallentamento della dinamica economica come quello che ha caratterizzato il periodo più recente. La dotazione fisica di infrastrutture non rappresenta infatti un obiettivo di per sé, ma deve rimanere funzionale a garantire ai diversi territori della Toscana un adeguato standard di accessibilità.

Se infatti esaminiamo l'articolazione interna della regione per quanto riguarda l'accessibilità, notiamo un sensibile divario fra le province dell'area nord (in particolare quelle dell'area metropolitana centrale come Prato e Pistoia), caratterizzate da livelli di accessibilità al di sopra della media nazionale ed europea, ma sottoposta ad alti livelli di congestione, e le regioni meridionali (Grosseto, Siena e Arezzo), dove i livelli si attestano invece su valori decisamente inferiori.

Questo squilibrio territoriale, che ricalca la polarizzazione della residenza e dell'attività economica che caratterizza la regione, si traduce in un divario delle possibilità economiche e sociali che necessita di essere ridotto, soprattutto nell'ottica dello sviluppo di quella "rete di città" che più volte è stata indicata come motore del possibile sviluppo futuro della nostra regione.

In un momento storico, in cui la scarsità delle risorse disponibili pone seri vincoli al reperimento dei fondi necessari per la realizzazione degli interventi programmati, l'attenzione è rivolta all'obiettivo di massimizzare le risorse a disposizione attraverso forme alternative di reperimento dei capitali necessari (project financing, partenariato pubblico/privato, etc.) che consentano di portare a termine le opere iniziate e che permettano la realizzazione degli interventi necessari per l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto e di risolvere le principali criticità. Nella scelta e nella realizzazione dei progetti occorre dunque considerare con particolare attenzione non soltanto i costi ed i benefici diretti (dall'impatto occupazionale di breve periodo connesso all'attività di cantiere alla risoluzione di situazioni di congestione delle reti di trasporto) ma anche e soprattutto ai costi e benefici nascosti (dal costo legato alle varie modalità di finanziamento, agli effetti di ripartizione modale legati al potenziamento di alcune modalità di trasporto rispetto ad altre, dalle diverse esternalità generate da modalità di trasporto concorrenti agli effetti redistributivi legati ai differenziali di accessibilità dei diversi territori).



Alcune considerazioni sull'ampliamento della A11

La tratta Firenze - Pistoia dell'Autostrada A11 presenta attualmente significativi livelli di traffico che si attestano su valori dell'ordine di oltre 117.000 veicoli giornalieri equivalenti totali bidirezionali, nella tratta più carica (allacciamento A1-Prato Est) e di circa 70.000 veicoli teorici giornalieri medi, con un'incidenza della componente pesante del traffico pari a circa il 15%, leggermente inferiore alla media di rete nazionale.

Nella configurazione attuale a due corsie per direzione di percorrenza, l'infrastruttura appare già molto congestionata, soprattutto nella sopra citata tratta tra Prato est e l'allacciamento A1 e in generale in tutte le tratte in direzione Firenze.

L'ampliamento alla terza corsia rappresenta l'ennesimo intervento di potenziamento che ha interessato l'infrastruttura allo studio. Realizzata per iniziativa dell'EAT (Ente per le Attività Toscane) e costruita dalla società "Le Autostrade Toscane", l'autostrada A11 Firenze – Pisa Nord costituisce, prima ancora dell'Autostrada del Sole, il primo asse infrastrutturale importante della Toscana, finalizzato a collegare la città di Firenze al litorale tirrenico centro settentrionale, attraversando la pianura dell'Arno, la densamente popolata e industrializzata piana di Prato e Pistoia, la Valdinievole e la piana di Lucca, favorendo, in questo modo, lo sviluppo di tutte le aree limitrofe al tracciato.

Il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 è conforme agli strumenti di pianificazione vigente, essendo previsto nelle loro Varianti aggiornate, e risulta compatibile con le relative Norme; inoltre, risponde agli obiettivi di adeguamento e potenziamento del sistema infrastrutturale esistente del Piano di Indirizzo territoriale della Regione Toscana.

Tuttavia è bene chiarire che un potenziamento della rete autostradale in aree fortemente urbanizzate e percorse da volumi di traffico in attraversamento, in gran parte non generato localmente, se in linea generale è da considerarsi positivamente, nel contesto specifico la progettazione deve essere inserita quanto meno in un quadro programmatico coerente che preveda il corretto e organico inserimento della nuova infrastruttura nella rete funzionale esistente e nel territorio che la ospita.

Dall'analisi della strumentazione urbanistica, inerente all'ampliamento della autostrada emergono le caratteristiche del sistema ambientale del territorio attraversato dall'A11, e la necessità, anche in

caso di intervento in materia infrastrutturale, di tutelare e valorizzare tale sistema in termini di risorse ambientali, naturalistiche e paesaggistiche.

Pertanto è necessario che l'intervento sia corredato di tutti quegli elementi mitigativi in grado di salvaguardarne l'impatto sul territorio.

Gli ambiti di particolare interesse attraversati dall'infrastruttura in progetto riguardano il sistema idrografico, le risorse storiche e archeologiche e i sistemi, le zone e gli elementi naturali e paesaggistici.

Il territorio in cui si colloca il tratto di autostrada A11 oggetto di ampliamento alla terza corsia, è altresì caratterizzato dalla presenza di numerosi centri urbani più o meno densi e compatti, organizzati in un territorio con peculiarità eterogenee. Esso, infatti, comprende zone appartenenti alla prima cintura intorno a Firenze, dalle caratteristiche più marcatamente metropolitane, zone di transizione appartenenti alla piana "urbanizzata-rurale" presente nel comune di Prato e zone più spiccatamente agricole e rurali, nei comuni di Pistoia e Agliana.

Lungo il tracciato si incontrano aree "ad esclusiva e prevalente funzione agricola", aree "agricole con coltivazioni e sistemi tradizionali", "aree della città-fabbrica", "area urbanizzata della piana".

Dal punto di vista del traffico, confrontando invece gli scenari programmatici con i corrispondenti scenari progettuali si osserva, relativamente alla tratta di progetto, un leggero incremento dei veicoli km (ad es. +3.5% nello scenario al 2025) per i veicoli leggeri e un più marcato aumento (ad es. +5.1% nello scenario al 2025) per i veicoli pesanti.

In generale, quindi, dal confronto tra programmatici e progettuali sull'area di studio si può affermare che l'intervento di progetto consente di abbassare il costo generalizzato di trasporto su numerose relazioni o-d che, rispetto allo scenario di non progetto, si trovano ad avere disponibili percorsi di lunghezza maggiore ma di tempo di viaggio complessivo minore. Anche per quanto riguarda il tempo totale di percorrenza, gli incrementi nel passare dallo scenario attuale a quelli programmatici sono generalmente molto significativi per l'effetto congiunto dell'aumento dei veicoli circolanti e della conseguente riduzione delle velocità medie di percorrenza. Inoltre, nel passaggio dallo scenario programmatico a quello progettuale, per ciascun orizzonte temporale si osserva un impatto sui tempi decisamente più significativo per la componente leggera del traffico veicolare rispetto a quella pesante (ad es. -35.3% e -9.9% rispettivamente al 2025): ciò si spiega tenendo conto che il miglioramento delle velocità dei mezzi pesanti risulta meno marcato nel passaggio alla terza corsia nella tratta Firenze-Pistoia. Infine, per quanto riguarda la velocità media



di percorrenza, le riduzioni che si registrano nella tratta autostradale di progetto nel passaggio dallo scenario attuale a quelli programmatici (dovute ad un aumento dei veicoli circolanti) sono più che compensate – negli scenari progettuali – dai benefici derivanti dall'introduzione della terza corsia: il risultato finale quindi è un aumento della velocità media di percorrenza in tutti e tre gli scenari progettuali rispetto allo scenario attuale.

Nel quadro che ho sinteticamente (ma certo non esaustivamente) descritto, appare evidente il ruolo primario e garantistico dei Comuni interessati. Questi infatti, oltre all'impiego necessario di adeguate risorse, dovranno farsi carico di chiamare al tavolo decisionale tutte le categorie economiche e i soggetti interessati, per consentire la positiva riuscita di un'opera di grande importanza, ma con ripercussioni enormi (impatto enorme).