

Quella bretella non s'ha da fare

Scritto da Giulio Gori

Martedì 13 Maggio 2008 11:43 -

Matteo Renzi, Presidente della Provincia di Firenze, trova una buona spalla nel consigliere comunale fiorentino, Gabriele Toccafondi. Benché di opposti schieramenti i due esponenti politici convergono sulla necessità della bretella autostradale Barberino-Incisa. Questo abbozzo di intesa bipartisan rischia davvero di portare alla realizzazione di una nuova cattedrale nel deserto? Speriamo di no.

Le ragioni della nostra opposizione sono molte ed piuttosto circostanziate:

1) Un'autostrada che attraversi Val di Sieve e Mugello non potrà che costituire un danno ambientale gravissimo per quelle valli. Specialmente il Mugello, da anni, sta investendo su una vocazione ambientale, che sarebbe vanificata dalla presenza di un'autostrada. Per la Val di Sieve invece il problema maggiore riguarderebbe la compromissione degli importanti appezzamenti vinicoli.

2) Non è giusto che Firenze scarichi su altri la propria incapacità di gestire il problema traffico. Se l'attuale A1 è sempre intasata nel tratto fiorentino, è perché la città non è mai stata in grado di dotarsi di tangenziali di scorrimento (né di soluzioni alternative al trasporto su gomma), per cui i camion, per spostarsi da una parte all'altra della città, usano sovente il tratto autostradale in questione. L'eventuale bretella non darebbe beneficio al traffico autostradale, quanto ne darebbe invece al traffico metropolitano. Insomma si vuole che il Mugello, di fatto, si faccia carico della nuova tangenziale fiorentina.

3) Perché questa fretta? Dopo anni di ritardi si comincia a intravedere la fine dei lavori per la terza corsia dell'A1, nel tratto fiorentino. Perché non si vuole aspettare, come da accordi, il 2015 per valutare l'efficacia di queste modifiche? Del resto gli amministratori fiorentini hanno lodato per anni le magnifiche sorti e progressive dell'Alta Velocità e hanno parlato dell'impatto virtuoso che questa avrà sul traffico nord-sud. Ci imporranno a tal fine un pericoloso tunnel sotto la città; perché non aspettare di vedere i risultati? Perché non aspettare la costruzione dell'autostrada Orte-Cesena, per capire quanto inciderà sulla diminuzione dei mezzi su gomma nella tratta Roma-Bologna?

4) Il Mugello ha pagato a carissimo prezzo, e senza vederne benefici, una 'modernizzazione' calata dall'alto: Lago di Bilancino, Terza corsia, Variante di Valico, Alta Velocità. Quanto dovrà pagare ancora?

Giulio Gori