

Toscana, Firenze, 30/05/2003

Nodo di Firenze, l'Anas: 'L'unica soluzione è il potenziamento della terza corsia della A1'

Il progetto garantirà condizioni di viabilità migliori di quelle attuali fino ed oltre il 2022

“La realizzazione della terza corsia tra Firenze e Bologna è l'unica soluzione infrastrutturale per poter risolvere i problemi del cosiddetto Nodo di Firenze”. E' quanto afferma in una nota l'Anas Spa, commentando la proposta dell'Acì di costruire una “bretella” per bypassare il nodo fiorentino.

L'Anas ricorda che le due ipotesi – potenziamento dell'autostrada e realizzazione della bretella est – sono “già state oggetto di attento studio e confronto” e a favore della scelta della terza corsia ha pesato “la constatazione che la quota maggiore del traffico che percorre l'autostrada è quella generata dalla stessa agglomerazione urbana fiorentina, per cui la percentuale di traffico deviabile su itinerari alternativi sarebbe poco significativa con la conseguenza di un perdurare dei livelli di congestione”.

Tra l'altro la scelta per il potenziamento dell'autostrada esistente è stata oggetto di pronunciamento della Regione Toscana nel 1988 ed è stata confermata successivamente dai programmi infrastrutturali nazionali e regionali.

“Sulla base delle previsioni del Piano Generale dei Trasporti, il potenziamento della terza corsia garantirà condizioni migliori di quelle attuali fino ed oltre il 2022”, rileva l'Anas. Infatti l'analisi della mobilità effettuata su scala metropolitana evidenzia come la realizzazione della terza corsia e dei progetti complementari, compresi gli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione locale, sono in grado di decongestionare l'intero sistema viario di Firenze.

“Il progetto di potenziamento – continua la nota dell'Anas – non prevede solo l'aumento di capacità della sede autostradale, grazie alla realizzazione della terza corsia, ma anche numerose opere di interscambio con la viabilità ordinaria, al fine di innalzare i livelli di sicurezza degli svincoli, ridurre gli attuali livelli di inquinamento, integrare l'autostrada con la rete intermodale dei trasporti, aumentare l'accessibilità e la capacità di deflusso dall'autostrada ed eliminare i tempi di attesa in autostrada e ai caselli”.

Per quanto riguarda la presunta correlazione tra cantieri di lavoro per la terza corsia ed incremento dell'incidentalità, la Società Autostrade ha concordato con l'Anas una tipologia di intervento analoga a quella adottata per il potenziamento tra Orte-Fiano, che ha consentito tassi di incidentalità addirittura al di sotto della situazione pre-cantiere. In particolare i lavori di ampliamento laterale della piattaforma saranno preceduti da quelli necessari per creare la viabilità di servizio che dovrà garantire l'alimentazione dall'esterno dei cantieri (materiali e mezzi operativi). Le successive fasi di cantiere si attueranno operando deviazioni temporanee del traffico che garantiranno il mantenimento costante di due corsie di marcia per ciascuna direzione e la presenza almeno di una corsia di emergenza, di larghezza minima di 2 metri.

Roma, 30 maggio 2003
