

Le infrastrutture stradali¹

Summary

Dalle trasformazioni portuali alle maggiori urgenze ed esigenze di infrastrutturazione

Il nodo irrisolto dell'autostrada tirrenica ed il deficit di collegamenti verso sud: un problema della Toscana costiera ma anche un problema nazionale

Il lotto zero fondamentale per il parco e per connettere, non solo funzionalmente, la provincia al suo capoluogo

La riorganizzazione della mobilità e del sistema infrastrutturale all'interno della città

Con preoccupazione, per la dinamicità dell'economia della Città e del Porto, si deve constatare che le previsioni di sviluppo e di ammodernamento del sistema delle Infrastrutture stradali (da tempo previste dalla programmazione regionale e che erano state riproposte dall'Associazione con il documento redatto in occasione delle elezioni per la legislatura 2019/2024) debbono essere ripetute per la legislatura 2024/2029 perché nessun intervento di miglioramento è stato eseguito dall'Anas.

L'Autostrada tirrenica da San Pietro in Palazzi al confine laziale sostanzialmente è stata declassata essendo stata riproposta come superstrada avente caratteristiche autostradali. Questa soluzione è un compromesso che lascia perplessi perché i tempi di realizzazione dell'Anas, sempre lunghi e discontinui (perché legati ai finanziamenti dei piani decennali dell'Anas) in questo caso, troverebbero anche la sostanziale difficoltà di essere lavori da eseguire con il traffico in esercizio. Inoltre il livello di manutenzione sarebbe comunque quello dell'Anas e quindi assolutamente disomogeneo rispetto ai tratti dell'autostrada A12 della quale questo tratto verrebbe a far parte.

Di fronte a tale immobilismo quello che maggiormente preoccupa è la passiva e silenziosa "accettazione" da parte delle istituzioni di una inadeguata configurazione della grande viabilità sulla costa toscana che è rimasta immutata dalla fine degli anni novanta.

Se l'importanza dell'Autostrada tirrenica può apparire principalmente di valenza nazionale e regionale, Livorno, principale città della costa ed il Polo logistico Porto-Aeroporto-Interporto, nella direzione Sud non possono rimanere privi di collegamento diretto alla rete autostradale.

Per L'Autostrada Tirrenica si richiede quindi alla nuova Amm.ne di voler fattivamente contribuire, unitamente alla Regione, a superare questo immobilismo.

La Variante Aurelia di Livorno. Con il documento Livorno 2019, l'Associazione rilevava che, nel tratto Stagno-via di Levante, la Variante non rispetta la vigente normativa per le strade della sua categoria avendo corsie di larghezza inferiore alla

¹ Da Pubblicazione: Livorno. Opportunità per il futuro. Idee e proposte per le elezioni comunali 2024

norma, mancanza delle corsie di sosta, e corsie di accelerazione e di decelerazione fuori norma. Con ciò la strada costituisce fattore di rischio per la circolazione. Il tratto a maggiore intensità di traffico (compreso tra lo svincolo della Cigna e lo svincolo di via di Levante) richiederebbe poi una terza corsia oppure una complanare per la mobilità urbana.

Ma non risulta che da parte della Regione sia in atto un' adeguata pressione nei confronti dell'Anas e del Ministero delle Infrastrutture tendente alla messa a norma della strada. Infatti il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) non fa alcun riferimento alla necessità di messa in sicurezza della Variante Aurelia di Livorno. Di conseguenza anche con le risorse del Fondo di sviluppo e coesione rese disponibili dall'Accordo di programma (531 milioni) stipulato con il Governo il 13 marzo, la Regione non ha destinato nessun finanziamento al superamento di questa inadeguatezza strutturale.

Il Lotto Zero. Il documento dell' Associazione Livorno 2019 rilevava: *...“ Il progetto del Lotto Zero della Variante Aurelia di Livorno fu redatto dalla Provincia e dal Comune di Livorno ed è stato consegnato all'Anas il 20 gennaio 2006, in seguito fu inserito dall'Anas nel piano pluriennale 2003/2012 e compreso tra gli interventi della legge obiettivo”...* Poi silenzio per il Lotto Zero dimenticato.

Solo con il Next Generation Livorno del gennaio 2021, quest'opera è stata riproposta dal Comune nella soluzione dello originario progetto definitivo per 490,3 milioni di Euro ma ancora senza esito alcuno. In ogni caso, dove si rinnovi la volontà di una riproposizione dell'opera, l'entità del finanziamento allora previsto sarebbe insufficiente e quindi si renderebbe opportuna una sua suddivisione in due lotti, prevedendo così l'obbligo di istradamento del traffico pesante sulla prima canna realizzata con il primo lotto. Come è stato detto, Livorno, principale città della costa, ed il Polo logistico Porto-Aeroporto-Interporto, nella direttrice sud, non possono rimanere privi di collegamento diretto con l' Autostrada Tirrenica.

Per la variante Aurelia e per il Lotto Zero, si richiede alla nuova Amministrazione comunale di presentare documentate richieste alla Regione perché, negli ultimi mesi dell'anno, la Regione concorderà con Anas il programma gli interventi del 2025.

Per il Lotto Zero si richiede inoltre di procedere alla suddivisione del progetto in due lotti funzionali facilitandone così la realizzazione almeno del 1° lotto.

La viabilità interna alla città. Per quanto riguarda le principali direttrici della mobilità Nord/Sud, a fronte delle opportune previsioni di riduzione della velocità sul Viale a Mare finora non sono state prese in esame le conseguenze che potranno derivarne ai due itinerari interni.

Per la Variante Aurelia solo la rivendicata messa a norma consentirà di assorbire l'incremento di traffico con adeguato livello di servizio.

Per la vecchia Aurelia sarà necessario precedere alla sincronizzazione semaforica di più tratte (onda verde) per favorire lo scorrimento fissando gli intervalli di velocità ammessa e riducendo di conseguenza l'inquinamento prodotto dalle soste semaforiche.

Per offrire alla mobilità varie possibilità di interscambio e far funzionare i tre itinerari paralleli come un "Sistema ad offerta differenziata di tempi di percorrenza" sarà anche necessario migliorare lo scorrimento sugli itinerari trasversali. Oltre al principale

itinerario trasversale di Levante-Accademia sarà da prevedere e realizzare un nuovo analogo collegamento trasversale diretto da localizzare a sud di Ardenza.

Si richiede pertanto alla nuova Amministrazione di mettere nel programma di legislatura un progetto di fattibilità articolato in lotti funzionali da realizzare nel quinquennio.

La viabilità di cintura nella interfaccia Porto città. Il complesso rapporto Porto-Città si potrà sviluppare con la coordinata programmazione tra atti di pianificazione del Comune (PS e POC) e il "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale" DdPS adottato il 28/04/2022 dalla AdSP, e che ha ottenuto valutazione favorevole da parte del Comune di Livorno, con D.C. 140/2022. Il DPSS dovrà completare l'iter autorizzatorio con l'espressione della Regione sentito, con parere vincolante, il MIT e la Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Quindi, ad oggi, siamo in presenza dell'intesa e condivisione tra Comune e AdSP per la riorganizzazione della viabilità di cintura portuale, imperniata su:

- 1) Nuova viabilità urbana separata dalla viabilità portuale;
- 2) Unico varco di accesso al porto commerciale;
- 3) Accesso al porto passeggeri;
- 4) Collegamento ferroviario Livorno/Calambrone/Porto;
- 5) Aree retro portuali.

Il Comune di Livorno ha predisposto gli elaborati del Piano Operativo in coerenza con l'intesa dato atto che il DPSS è stato assunto come dato di fatto nella "Relazione Generale" alla Variante al PS (punto 6.3 pag. 97).

Questa scelta del Comune di Livorno è rilevante, tuttavia qualora, nel percorso ancora da compiere per addivenire alla definitiva approvazione del DPSS, dovessero essere richieste modificazioni, il Comune si troverebbe a dover modificare i propri strumenti urbanistici.

L'Associazione ritiene che la nuova viabilità urbana (separata da quella portuale) e l'accesso al porto passeggeri richiedano una redazione progettuale coordinata da definire con tutti gli attori del sistema per un concreto programma e per quanto possibile concrete progettualità per parti. Ciò dato atto delle incertezze causate dalla finora non completata approvazione del DPSS, dell'assenza di accordi con FS (interlocutore essenziale data anche la vastità delle aree in suo possesso), dell'assenza di accordi, almeno esplicitati, con il confinante Comune di Collesalveti, dell'assenza di interlocuzioni note e/o intese con i proprietari di vaste aree inutilizzate o utilizzate anche con impatti significativi sull'ambiente come piazzali auto.

La zona di via Enriques ed ex TRW, con i suoi oltre 70 ettari, rimane comunque la zona più vasta destinata alla invocata re-industrializzazione. Per questa, non è previsto il necessario raccordo in prosecuzione della via Enriques, con scavalco ferroviario, fino allo svincolo della Firenze-Porto con la via Salvatore Orlando. Questo è necessario per garantire a questa vasta area un'adeguata accessibilità.

Poiché questa proposta, già formulata con l'Osservazione n°6 al P.S. e P.O., è stata respinta, se ne rinnova la presentazione alla nuova Amministrazione.

Sarebbe anche auspicabile che il Comune, d'intesa con l'AdSP, prevedesse un unico Master-plan per le aree dell'ampio water-front città-porto: dal Mediceo, alla Fortezza Vecchia, al Forte San Pietro (Ex Macelli), alla Stazione Marittima, al Rivellino, alla

stazione San Marco, fino ai 77 ettari della via Enriques. Ciò affinché l'organizzazione della mobilità e della viabilità di cintura portuale (finora non adeguatamente risolta dal PUMS) possa essere congruente e funzionale alle previsioni insediative del Master-Plan.

Tale congruenza appare fondamentale perché su questa vasta fascia di territorio ci sono le "Origini" e su questa vasta fascia si giocherà il futuro della città. E' per questo che non dovranno esserci separati strumenti di programma, ma un programma unitario e successive progettualità per parti.

Poiché questa proposta, già formulata con l'Osservazione n°9 al P.S. e P.O., è stata respinta, se ne rinnova la presentazione alla nuova Amm.ne.

In conseguenza e coerenza della consolidata scelta di realizzare il nuovo ospedale nell'area ex Pirelli/parco Pertini, conservando funzioni sanitarie per ora non meglio specificate nell'attuale sede ospedaliera, si ritiene opportuna, nei tempi di redazione del progetto esecutivo del nuovo Ospedale, la previsione di un master-plan per tutta la porzione territoriale ricompresa indicativamente tra Cisternone, Via del Vigna, Viale Risorgimento, Via del Fagiano.

Master-plan imperniato su indicazioni e scelte infrastrutturali per la mobilità nelle aree citate con soluzione infrastrutturale dell'incrocio viale Carducci/Viale Alfieri (con il sottopasso del V.le Carducci) e con un utilizzo dei controviali funzionale agli accessi al nuovo ospedale, l'adeguamento del servizio pubblico di trasporto, i necessari parcheggi da reperire in questa vasta area, lo sviluppo protetto della mobilità dolce.

Poiché questa proposta, già formulata con l'Osservazione n°10 al P.S. e P.O., è stata respinta, se ne rinnova la presentazione alla nuova Amm.ne.