

COMUNICATO STAMPA

Richiesti 190 miliardi per la Statale 64 Porrettana

Il Sindaco del Comune di Sambuca Francesca Vogesi, il Presidente della Comunità montana Moreno Seghi e il Presidente della Provincia di Pistoia Gianfranco Venturi hanno scritto al Presidente della Regione Toscana, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture e all'Assessore ai Trasporti Regione per la S.S. n. 64 Porrettana e i lavori di adeguamento nel tratto di valico tra Pistoia e Bologna.

Nella lettera i firmatari riconoscono che il Piano Generale dei Trasporti ed il Piano di Indirizzi Territoriali della Regione Toscana, si preoccupano, correttamente, di dare risposte alla pressante richiesta di mobilità lungo le grandi linee di traffico, ma sottolineano che non possono trascurare la mobilità di corto e medio raggio che si presenta diffusa su tutto il territorio, in costante aumento e sempre meno con caratteristiche di periodicità e pendolarità.

"Per dare risposte a questo tipo di traffico - scrivono - occorre affidarci necessariamente alla rete infrastrutturale esistente rivitalizzandola con interventi di adeguamento e con una corretta manutenzione. E' scontato, ma in questa sede è opportuno ribadirlo, che dobbiamo pensare ad un sistema di infrastrutture di trasporto a rete dove le maglie devono essere gerarchicamente caratterizzate. E' in questa ottica che assumono un loro preciso ruolo le "vecchie" infrastrutture di valico dell'Appennino e di fondo valle per i collegamenti longitudinali; a questo proposito si pensa alla ferrovia Porrettana, alla SS 12 dell'Abetone e del Brennero, alla SS 64 Porrettana, alla SS 66 Fiorentina, alla SS 632 traversa di Pracchia e alla SS 324 sul versante emiliano".

Nella lettera si ricorda che intorno a questo sistema di viabilità ed all'asse ferroviario della Porrettana gravitano le aree di Bologna e Modena nel versante emiliano e l'area metropolitana di FI-PO-PT nel versante toscano oltre naturalmente a tutto il sistema montano dell'Appennino Tosco Emiliano con le sue vaste potenzialità turistico ricettive, manifatturiere e agro-pastorali. In questo contesto la SS. 64 "Porrettana" e la ferrovia PT-BO rappresentano gli elementi portanti e di riferimento di tutto il sistema di trasporto. Allora si puntualizza che, visto che la SS 64 collega Pistoia a Bologna ed ha una lunghezza complessiva di circa 100 km di cui 35 in territorio toscano e 65 in quello emiliano, questa viabilità una volta sistemata come strada a due corsie progettata per una velocità di 80/100 km/h (cioè adeguata alle caratteristiche tecniche previste per un IV livello delle norme CNR/80) consentirebbe di collegare le due città in poco meno di un ora e mezzo e quindi rappresentare una valida alternativa alle grandi infrastrutture esistenti ed in corso di realizzazione soprattutto per i traffici che dal versante Lucchese e Pistoiese si dirigono a nord e viceversa. A tutto questo va aggiunto l'importantissimo ruolo di penetrazione montana che la SS. 64 svolge attraverso la SS. 632 (traversa di Pracchia) e che in futuro potrà svolgere se collegata con la SS. 66 nel tratto Pontepetri-Signorino, per avvicinare la montagna Pistoiese a quella Emiliana ed alle aree forti di pianura.

Si ricorda inoltre che con la convenzione integrativa stipulata tra Anas, Provincia di Pistoia, Provincia di Bologna, Regione Toscana, Regione Emilia Romagna e Comunità Montana Media Valle del Reno in data 19.06.2001 è ripartita la progettazione definitiva per svolgere questi lavori sulla SS64. Il progetto previsto interessa appunto l'adeguamento della strada al tipo IV (norme CNR/80) ed ha inizio a sud dell'abitato di Taviano e termina in corrispondenza della variante di Porretta.

Il progetto prevede una prima galleria naturale di circa mt. 1.000 all'altezza dell'abitato di Taviano dopodiché è previsto l'adeguamento in sede della strada esistente fino alla galleria "Torraccia" di mt. 160 per poi superare il bacino di Pavana con un viadotto di mt. 260 caratterizzato da una campata centrale in acciaio di mt. 140. Successivamente la variante si immette nella galleria "Poggiolino" di mt. 330 e dopo un tratto in superficie rientra nella galleria "Loghetto" di mt. 430. Il tracciato prosegue sempre in variante a mezza costa fino alla galleria "Teglia" di mt. 780. Dopo la galleria "Teglia" si entra in Emilia ed il tracciato è caratterizzato dai viadotti "Reno I e Reno II" rispettivamente di mt. 735 e mt 490 e dall'innesto con la variante di Porretta. Per il tratto Emiliano il progetto seguirà il tracciato proposto dal Comune di Granaglione e recepito nella conferenza servizi preliminare tenutasi presso il Ministero dei LL.PP. In sintesi il progetto prevede circa mt. 2.000 di tratti all'aperto, circa

mt. 2.650 di gallerie naturali e mt. 2.000 circa di viadotti per una spesa complessiva che si aggira intorno ai L. 190.000.000.000.

Per quanto riguarda i documenti di programmazione nel Piano di Indirizzi Territoriale approvato con delibera Consiglio Regione Toscana n. 12 del 25.01.2000 la SS.64 viene classificata direttrice primaria di interesse regionale con tipologia riconducibile alla strada extra-urbana secondaria a norma del nuovo codice della strada, mentre nell'“intesa istituzionale di programma fra il Governo della Repubblica e la Giunta della Regione Toscana” l'accordo quadro per il settore delle infrastrutture di trasporto inserisce all'art. 5 l'adeguamento della SS. 64 Porrettana tra gli “ulteriori interventi prioritari”.

E ricollegandosi a queste classificazioni, i firmatari richiedono dunque l'inserimento nel piano degli investimenti per i prossimi tre anni della somma di L. 190.000.000.000 per i lavori previsti dalla progettazione esecutiva finanziato dalle Regioni Toscana ed Emilia, dall'ANAS, dalle due Province di Pistoia e Bologna e dalla Comunità Montana Media Valle del Reno.

E considerato che le attese, per un radicale adeguamento del sistema infrastrutturale viario in argomento, avranno tempi certamente non immediati, chiedono anche che nel breve periodo ci sia una costante ed adeguata attività di manutenzione. "Occorre a questo proposito che i finanziamenti per la manutenzione straordinaria e ordinaria vengano decisamente incrementati - concludono - per consentire la formazione di specifici piani e programmi con lo scopo di migliorare prima di tutto la sicurezza, ma anche aumentare la capacità di traffico e per dare un segnale all'utente di effettiva e costante presenza sulla strada dell'Ente proprietario".

Pistoia 24 ottobre 2001