



PROVINCIA DI PISTOIA

Servizio Viabilità ed Infrastrutture

Piazza S.Leone n°1 - 51100 PISTOIA - Tel. (0573) 3741 s.p. - Telefax (0573) 374506

LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Premessa

La mobilità rappresenta uno dei principali fattori capaci di contribuire a migliorare la vita delle popolazioni montane favorendo lo sviluppo in una visione unitaria del sistema.

Le grandi scelte in termini di nuove infrastrutture di trasporto ormai sono state fatte e crediamo siano chiare a tutti; si tratta in estrema sintesi di:

- adeguare il sistema delle strade statali, regionali e prov.li che uniscono la montagna con i sistemi metropolitani Toscano ed Emiliano,
- migliorare il servizio ferroviario sulla linea Porrettana;
- rinnovare il sistema degli impianti a fune e potenziare il T.P.L.;
- migliorare la manutenzione delle infrastrutture di trasporto.

La viabilità

I primi consistenti finanziamenti per migliorare la S.R. 66 nel tratto Ponte Calcaiola le Piastre giungeranno a breve tramite finanziamenti CIPE (€5.165.000) e finanziamenti regionali (€ 4.132.000) e la Provincia è in prima linea per elaborare le progettazioni ed appaltare i lavori entro il 2003.

Altri €1.033.000 sono disponibili per una variante in loc. Limestone ed anche per questo intervento è già in fase di elaborazione il progetto.

Si tratta ora di proseguire nell'azione intrapresa per dotarsi di un parco progetti da utilizzare per ricercare adeguati canali di finanziamenti ed, a questo proposito, ricordiamo che è ripreso l'iter

progettuale della variante alla SS. 64 interrottasi a seguito degli esiti della conferenza preliminare dei servizi, tenuta presso il Ministero dei Lavori Pubblici.

Da una prima stima la realizzazione della variante alla SS 64 nel tratto Taviano-Porretta comporterà una spesa di circa €95 milioni; tale intervento dovrà essere inserito nell'ambito della programmazione ANAS.

Altre opere sono ritenute altrettanto urgenti e necessarie ed a questo proposito oltre alle opere previste nei programmi triennali degli Enti Locali ricordiamo le varianti dei paesi di Abetone e San Marcello ed il collegamento della S.R. 66 con la S.S. 64 nel tratto Pontepetri-Signorino.

Per questa ultima opera crediamo che sia il momento di passare dalle parole ai fatti, ovvero bisogna cominciare a studiare l'opera per arrivare quanto meno alla redazione di un progetto di fattibilità, ed a questo proposito la Provincia e la Comunità Montana hanno destinato specifiche risorse.

La mobilità, certamente si favorisce con la realizzazione di grandi opere, con un efficiente trasporto pubblico, ma si può migliorare anche con interventi mirati ad una attenta ed efficiente manutenzione da parte di tutti gli Enti titolari di strade.

Di seguito si riporta schematicamente l'attività di manutenzione in corso di svolgimento da parte della Provincia sulle strade montane di competenza.

SP 20 POPIGLIO-FONTANA-VACCAIA: Somma Urgenza per il ponte sul Sestaione.....	€77.468
SR 66 PISTOIESE: Rifacimento attraversamento in corrispondenza Del bivio per Gavinana a San Marcello.....	€24.273
SP 34 VAL DI FORFORA: rifacimento del manto di usura nel Tratto tra Crespole e Lanciole.....	€51.645
SP 18 LIZZANESE: rifacimento cordolo in c.a. presso l'abitato di Spignana.....	€18.075
SP 18 LIZZANESE: regimazione delle acque in corrispondenza delle Case popolari di Bellavista a San Marcello.....	€15.493
SP 33 NIEVOLE-CASORE-FEMMINAMORTA: ampliamento e Rettifica di alcune curve tra Nievole e Campore.....	€23.757
SP 3 MAMMIANESE: rifacimento parapetto in località Due Vie in comune di Pescia.....	€23.757
SP 31 MASSA-COZZILE-MACCHINO: ampliamento incrocio per Malocchio.....	€23.757
SP 632 TRAVERSA DI PRACCHIA: asfaltatura.....	€83.000
SP 632 TRAVERSA DI PRACCHIA, SR 66 PISTOIESE E SP 633 MARLIANESE-MAMMIANESE: sistemazione muri in pietra, parapetti, zanelle, cordoli per posa barriere metalliche: a stima.....	€51.000
SP 632 TRAVERSA DI PRACCHIA, SR 66 PISTOIESE E SP 633 MARLIANESE-MAMMIANESE: pulizia fossette e zanelle: a stima.....	€ 15.000
SP 34 VAL DI FORFORA: sistemazione di due movimenti franosi In località Lanciole.....	€309.874
SP 3 MAMMIANESE: installazione di rete paramassi tra Pescia e Pietrabuona.....	€438.988

SP 34 VAL DI FORFORA: completamento movimento franoso in località Il Frantoio.....	€ 103.291
SP 31 MASSA-COZZILE-MACCHINO: compartecipazione alla sistemazione del movimento franoso in località Cerritoio.....	€438.988
SR 66 PISTOIESE: muro in c.a. a Borghetto.....	€ 12.394
SP 633 MARLIANESE-MAMMIANESE: potatura di piante in località Panicagliora, Marliana, Goraiolo.....	€15.493
SP 632 TRAVERSA DI PRACCHIA: potatura piante a Pracchia.....	€ 7.747
Sommano.....	€ 1.734.000

Oltre a quanto sopra indicato, si fa presente che operano nell'area della montagna il Centro Operativo di San Marcello con 9 addetti, quello di Ankuri e di Pistoia, proporzionalmente, con 3 addetti, con mezzi e attrezzature varie per l'esecuzione di lavori in economia diretta a stima.....€420.000
TOTALE.....€ 2.154.000

La gestione e la manutenzione sia ordinaria che straordinaria sono attività complesse che richiedono ingenti risorse finanziarie - pari a circa 15.000 €/km - ed umane e forse potrebbe essere questo il momento di cominciare a pensare ad una gestione coordinata dell'intera rete viaria.

I tempi per una vera e propria gestione unitaria del sistema viario non sembrano ancora maturi, potremo però iniziare a ricercare sinergie per migliorare ad esempio il servizio di spalatura della neve e dei trattamenti antighiaccio. La Provincia ed i Comuni interessati dovrebbero verificare la possibilità di una gestione unitaria di tale servizio con investimenti nei moderni sistemi telematici di monitoraggio capaci di organizzare tutti i mezzi d'opera in azione sul comprensorio montano.

Per quanto riguarda la viabilità esistente, un discorso a parte va fatto per la strada incompiuta che collega Piteglio con Casa di Monte; confermata la validità di questo collegamento che avvicina il comprensorio montano con il bacino della Valdinievole, è evidente la necessità di arrestare prima di tutto il degrado in atto sia per quanto riguarda il manufatto stradale che il territorio circostante per poi passare ad interventi di messa in sicurezza e di finitura dell'opera. Per il completamento dell'intervento, da una prima stima risultano necessari circa € 2.500.000 che potrebbero essere finanziati dal fondo nazionale per la realizzazione di infrastrutture di interesse locale previste nella finanziaria 2002 (art. 65). Una volta completato il collegamento la strada ha tutte le caratteristiche per essere classificata provinciale e quindi la gestione e manutenzione, con l'accordo del Comune di Piteglio, potrebbero essere assunte dall'Amministrazione Provinciale.

Le piste da sci e il trasporto a fune

I comprensori sciistici di Abetone e Cutigliano hanno una potenzialità giornaliera di circa 30.000 sciatori con 40.000 sciatori in movimento nelle ore di punta corrispondenti a 5/6 milioni di

passaggi sugli impianti di risalita ogni anno, dimostrando una capacità di trasporto paragonabile ad una media azienda di trasporto pubblico locale.

La gestione di questo complesso mondo fatto di neve, impianti di risalita e piste da sci manifesta ogni anno sempre maggiori difficoltà di coordinamento per cui occorre ricercare soluzioni che tendano ad una gestione il più possibile unitaria del sistema. A questo proposito potrebbe essere elaborato un progetto di fattibilità per la creazione di una società no-profit che inizialmente, a livello sperimentale, potrebbe curare la battitura delle piste, l'organizzazione delle gare e, più in generale, tutti i servizi rivolti all'utente sia nel periodo invernale che estivo.

Gli Enti, da parte loro, si stanno adoperando per attivare i finanziamenti di circa 13 milioni di euro previsti dalla Legge 140/99 e dalla finanziaria 2000 per il miglioramento degli impianti a fune. Tali aiuti sono attualmente sospesi perché ritenuti lesivi della concorrenza fra gli stati membri della Unione Europea in quanto i contributi previsti superano la quota del 15%. I predetti finanziamenti sono di vitale importanza per la sopravvivenza di numerosi impianti ormai al termine della loro vita tecnica.

La Provincia da parte sua si impegna a riesaminare il piano delle aree sciistiche attrezzate per adeguarlo alle nuove e mutate esigenze e nel tentativo di recuperare alcuni collegamenti ritenuti strategici per la valorizzazione dell'intero comprensorio montano.

La Ferrovia

La montagna Pistoiese è attraversata dalla storica linea della Porrettana che unisce Pistoia a Bologna. La linea ad unico binario è elettrificata, è in buone condizioni di manutenzione ed è dotata del controllo del traffico centralizzato. Nel versante Bolognese è molto frequentata, mentre nel nostro versante ha difficoltà ad attirare utenza a causa della sua posizione un po' decentrata rispetto alle aree forti della montagna. In un'era dove l'esigenza di mobilità è molto accentuata non si può sotto utilizzare una infrastruttura di trasporto in grado di alleggerire la pressione del trasporto su gomma e sull'ambiente, e per ovviare a tutto ciò, occorre valorizzare le capacità che la Porrettana ha di avvicinare la Toscana centro-settentrionale con l'Emilia; già in passato furono sperimentati una serie di collegamenti Pistoia-Bologna con percorrenza di circa 95 minuti, concorrenziale con il trasporto privato; l'esperimento fu poi sospeso dalle FF.SS. perché interferiva con il servizio esistente fra Porretta e Bologna, ma crediamo che ci siano gli spazi per riaprire di nuovo il discorso con le Ferrovie.

La ferrovia Porrettana potrebbe assumere anche un ruolo di infrastruttura di penetrazione montana; in questa ottica, dovremo avviare un progetto di fattibilità per sperimentare sinergie con i servizi su gomma attraverso il miglioramento della S.P. 632 nel tratto Pontepetri-Pracchia, nuovi materiali rotabili, nuovi orari, nuovi sistemi tariffari e rinnovati servizi a terra per gli utenti. Il progetto di fattibilità potrebbe fornire validi elementi per una futura revisione del programma prov.le del trasporto pubblico locale. Infine, ma non per ultimo, la ferrovia Porrettana ha un ruolo di testimonianza storica e rappresenta un'attrazione turistica di grande rilievo. A questo proposito sono in atto iniziative per valorizzare la ferrovia e tutto il comprensorio montano attraversato che mirano a

rivitalizzare gli edifici ferroviari e le storiche fermate utilizzate come porte di accesso a percorsi di trekking e per mountain-bike.

Il trasporto merci.

Il comprensorio montano attualmente, per il trasporto delle merci, utilizza esclusivamente la gomma causando notevoli difficoltà al trasporto privato soprattutto sulle S.S. 64 e 12, sulla S.R. 66 e sulle provinciali 633 e 632, tutte strade di montagna a due corsie dove il sorpasso dei mezzi pesanti è praticamente impossibile.

Riuscire quindi a dirottare almeno parte di tali merci sulla ferrovia Porrettana darebbe un grande sollievo al traffico privato.

La soluzione non è così semplice come sembra, infatti oltre agli effetti negativi che comporta sempre la rottura del carico, siamo in presenza di una ferrovia a forte pendenza con gallerie di dimensioni ridotte e con un sistema di controllo del traffico che non consente il transito di convogli oltre una certa composizione.

Nonostante tutte queste difficoltà, anche per dare risposte alla futura domanda di mobilità delle merci a seguito della nascita di nuove attività industriali nell'area dell'ex-SEDI, la Provincia si impegna a predisporre un progetto di fattibilità per l'uso della ferrovia Porrettana per il trasporto di merci in genere, e ove ciò risultasse difficoltoso almento per far fronte alle esigenze del comprensorio montano.

In questo studio dovrà essere tenuto conto anche dei benefici che potrebbero essere ottenuti in termini di impatto ambientale sulle strade e sull'ambiente.

Materiali da costruzione e di recupero

Tra le tante risorse della montagna non possiamo trascurare quelle relative ai materiali estrattivi; in base alla L.R.T. 78/98 è compito della Provincia redigere ed approvare il Piano Provinciale delle attività estrattive e di recupero (PRAERP) secondo le istruzioni tecniche regionali in corso di formazione, ed a questo proposito la Provincia di Pistoia sta approntando un metodo di lavoro che vedrà coinvolti tutti gli interessati, per individuare le risorse, stimare i fabbisogni, partendo dai potenziali riutilizzi di materie ed infine definire gli assetti delle attività estrattive e di recupero a livello prov.le. La possibilità di reperire in montagna uno o più siti idonei all'attività estrattiva e compatibili con l'ambiente circostante favorirebbe l'impiego di manodopera locale ed una significativa diminuzione del costo delle costruzioni.

Ing. Paolo Mazzone

Pistoia 26.2.2002