

## **PD Firenze metropolitano**

### **Documento su infrastrutture e mobilità**

Col suo milione di abitanti e le sue circa 100.000 imprese attive, l'area metropolitana di Firenze rappresenta uno dei più importanti poli industriali italiani, uno dei primi quattro a livello nazionale se considerato nella sua estensione a Prato e Pistoia. Da questa consapevolezza deriva la necessità per il Partito Democratico di farsi motore di uno sviluppo sostenibile nei territori che amministra. Non possiamo permetterci di restare al palo e di perdere le occasioni che il mondo sempre più globalizzato sul quale siamo affacciati ci mette davanti.

Per fare questo, per giocare "ad armi pari" con le aree metropolitane che ci circondano – in Italia e in Europa – occorre prima di tutto dotarsi di una rete infrastrutturale all'altezza delle sfide del 21° Secolo.

Se guardiamo a quanto è stato costruito in questi anni nel territorio metropolitano, possiamo dire che una buona fetta di questa rete è già stata delineata. Il compito del partito, adesso, è quello di portare avanti il cambiamento messo in moto, descrivendo in modo chiaro la direzione verso cui vogliamo farlo procedere. Occorre dare sostanza alla visione generale che tiene insieme le piccole e grandi scelte amministrative che incidono in modo decisivo sulla quotidianità dei nostri concittadini.

#### ***Tramvia, aeroporto, Tav: le opere strategiche per l'area metropolitana***

Il punto di partenza di ogni ragionamento sullo sviluppo dell'area metropolitana fiorentina non potrà prescindere dalla realizzazione e piena implementazione delle tre grandi opere strategiche rappresentate dalla tramvia, dall'Alta velocità e dallo spostamento della pista dell'aeroporto di Peretola.

Per certi aspetti, i contorni del quadro infrastrutturale della Città metropolitana sono già stati delineati e ora occorre dare l'impulso politico decisivo per portarli a pieno compimento. In altri casi il quadro è ancora una bozza, ed è qui che dovremo spingere più che altrove per venire incontro alle quotidiane difficoltà di molti cittadini, pendolari e non.

La tramvia, ad esempio, fa ormai parte della quotidianità di tanti fiorentini. Ciò che la politica deve fare adesso è spingere per realizzare l'opera nei tempi previsti, immaginando fin da ora le possibilità di ampliamento delle linee esistenti (con un occhio attento ai finanziamenti comunitari conseguibili).

Pensiamo innanzitutto al completamento del sistema, con l'avvio dei lavori della linea 4 fino alle Piagge e Campi Bisenzio, la realizzazione della linea 3.2 verso Bagno a Ripoli e Rovezzano, il prolungamento della linea 2 fino a Sesto Fiorentino e l'allungamento della Linea 1 verso Scandicci-Pontignale, auspicando anche un possibile – e già oggetto di studio – ampliamento anche a Sud-Ovest, verso Tavarnuzze e il Chianti (area ancora penalizzata nell'ingresso alla città), per giungere all'obiettivo di portare 90 milioni di persone all'anno sulla tramvia.

Sta alla politica, inoltre, immaginare l'adozione di soluzioni innovative già sperimentate con successo in altre città europee: è il caso del cosiddetto "Jumbo Bus", il bus elettrico con corsia dedicata, pensato per raggiungere Bagno a Ripoli – in attesa della tramvia, se i tempi previsti per la realizzazione di quest'ultima sono il 2027 – e magari esportabile anche ad altri Comuni della cintura fiorentina. A completamento delle nuove linee tranviarie che entreranno in esercizio sarà necessario ripensare al servizio di trasporto pubblico locale su gomma e su rotaia per facilitare l'accesso al sistema e garantire un servizio integrato per tutti coloro che gravitano – per motivi di lavoro, studio o più semplicemente nel tempo libero – nell'area fiorentina.

Sull'aeroporto e sull'Alta velocità, due opere la cui realizzazione è strettamente legata l'una con l'altra, rischiamo di pagare oggi il prezzo di anni di decisioni spesso rinviate, e non sempre per mancanza di volontà politica. Il Partito Democratico metropolitano non può lasciare che ciò accada.

Firenze ha bisogno di un aeroporto che, insieme a quello di Pisa, sia in grado di sostenere il flusso di passeggeri previsti per la Toscana. A dirlo in modo chiaro è il Piano nazionale degli Aeroporti, il documento stilato dall'ENAC che calcola in 12 milioni i passeggeri annui previsti per la nostra regione. Di questi, Pisa non potrà accoglierne più di 7,5, considerando l'impossibilità di ampliamento (essendo limitato dalla vicina area militare). È quindi del tutto evidente come l'unica soluzione per offrire risposta adeguata alla domanda sia il raggiungimento di almeno 4,5 milioni di passeggeri annui sullo scalo fiorentino, che possono essere raggiunti attraverso lo spostamento e l'allungamento della pista attuale. L'alternativa non sarebbe altro che la perdita di passeggeri in Toscana, a beneficio di Bologna in primis.

Lo spostamento della pista rispetto alla posizione esistente ridurrà il numero delle persone esposte all'inquinamento acustico nelle zone di Peretola e Quaracchi, ma anche di Sesto Fiorentino. Secondo gli studi di Toscana Aeroporti, esso contribuirà inoltre in modo diretto alla creazione di circa 2.000 posti di lavoro in più. Anche per questo, non possiamo che salutare con soddisfazione il recente sblocco dell'iter tecnico di valutazione della commissione VIA sulla nuova pista.

Tuttavia, dovremo essere altrettanto determinati nel pretendere la piena realizzazione di tutte le opere di mitigazione ambientale e compensazione previste, con una particolare attenzione al tema dell'efficientamento energetico, alla salvaguardia dell'ecosistema della Piana e alle problematiche legate al rischio idrogeologico.

La presenza del Polo scientifico, centro di eccellenza del nostro territorio non dovrà essere messa in discussione dal progetto di spostamento della pista aeroportuale e dovranno essere individuate le soluzioni adeguate per garantirne la permanenza e completarne lo sviluppo.. L'investimento sullo scalo fiorentino, inoltre, non è in contraddizione con maggiori e più veloci sistemi di collegamento con l'aeroporto di Pisa.

La realizzazione della nuova pista andrà di pari passo col nodo dell'Alta velocità per come è stato immaginato nel nuovo progetto. Permane l'assoluta necessità della costruzione della Stazione Foster per liberare le tracce di superficie del nodo ferroviario con relativi interscambi con le linee della tramvia e del TPL. La Tav è una straordinaria opportunità non solo per rendere Firenze un polo ancor più strategico nel quadro della rete infrastrutturale nazionale ed europea, ma anche per potenziare il servizio di trasporto regionale su rotaia rivolto all'area urbana di Pistoia e Prato, con la realizzazione di un servizio di metropolitana di superficie. Grazie all'entrata a regime della tramvia, sarà possibile collegare lungo l'attuale tracciato ferroviario il centro di Firenze a questi due poli, con cui sussiste già una continuità di abitato.

Lo snodo ferroviario fiorentino sarà un *hub* determinante anche per il trasporto su gomma. Pensiamo in particolare alle ricadute positive per la mobilità nella zona Nord della città e per le interconnessioni col trasporto extraurbano di media e lunga percorrenza. Sarà un grande passo avanti per tutta la parte Nord dell'area metropolitana e soprattutto per i pendolari nell'asse Est-Ovest intorno alla città – da Pistoia fino al Valdarno aretino. Proprio pensando a loro, dovrà proseguire l'impegno a riqualificare le stazioni ferroviarie, a partire da quelle più periferiche.

La medesima urgenza, anche dal punto di vista ambientale, investe la questione del termovalorizzatore. Mentre aspettiamo la sentenza del Consiglio di Stato, deve essere chiaro che il Partito Democratico metropolitano non può abdicare al profilo di serietà e di responsabilità con cui da sempre si è presentato agli occhi dei cittadini e degli elettori. La Toscana ha bisogno di un termovalorizzatore. A dirlo non sono i fautori dell'incenerimento a prescindere, ma i principi stessi dell'economia circolare ribaditi peraltro in numerose direttive comunitarie.

Abbiamo stretto un patto coi nostri concittadini, un patto che è più forte della disinformazione e dell'allarmismo seminato da chi ha l'unico interesse nel non fare mai niente. Non possiamo venir meno ad esso e al nostro impegno per una città ecosostenibile e autosufficiente dal punto di vista del ciclo dei rifiuti. Occorre quindi fare chiarezza, anche nell'obiettivo di arrivare allo stralcio definitivo per l'impianto di Selvapiana, così come per quello di Testi. Tali scelte non devono essere vissute come uno scontro tra singoli Comuni e territori, ma vanno inserite in un percorso politico di gestione dei rifiuti in ambito metropolitano.

### ***Mobilità efficiente come chiave per lo sviluppo dell'intera area metropolitana***

L'insistenza sulla realizzazione di opere infrastrutturali attese da troppo tempo si lega direttamente con le esigenze della Città metropolitana sul piano della mobilità. Su questo punto si registrano criticità specifiche, che potranno essere superate in modo organico solo inserendole in un quadro strategico comune.

Partiamo da un assunto fondamentale: le Città metropolitane sono snodi fondamentali per lo sviluppo di una regione, e della Toscana in particolare. Solo assicurando l'efficienza delle prime si può garantire lo sviluppo della seconda. Sbaglia, quindi, chi sostiene che le Città metropolitane siano solo una replica delle vecchie Province.

Questo è tanto più vero quando si parla di mobilità. Quando si chiede a un cittadino quali sono i temi su cui più di tutti dimostrano appartenenza alla realtà metropolitana, le risposte – nel bene e nel male – citano quasi sempre la mobilità, i trasporti e le infrastrutture. I dati, del resto, ci vengono in soccorso: ogni giorno oltre 250mila persone (di cui la gran parte a bordo della propria macchina privata e senza contare i turisti) entrano ed escono da Firenze. Eliminando i nodi (di traffico e ferroviari) presenti nella rete si migliora quindi la qualità della vita di tanti cittadini.

Elemento prioritario in tema di mobilità efficiente è rappresentato dal servizio di trasporto pubblico locale. Negli ultimi anni molti sforzi sono stati fatti per rendere il sistema di trasporto pubblico più competitivo anche a fronte di tagli importanti che hanno investito il settore. Nell'ambito del trasporto su rotaia l'inserimento di treni regionali veloci che hanno creato un collegamento più snello con i principali capoluoghi di provincia, l'acquisto dei nuovi treni Jazz e Swing, il Memorario e il potenziamento del sistema di controlli costituiscono alcune delle azioni messe in campo a livello regionale per l'efficientamento del sistema. Certamente la realizzazione della nuova stazione dell'Alta velocità di Firenze consentirà di potenziare ulteriormente il servizio. L'aggiudicazione della

gara unica regionale per il trasporto su gomma costituisce un altro obiettivo importante perseguito con grande impegno. È necessario che in questa fase le forze del partito e delle amministrazioni siano concentrate per governare al meglio il passaggio al nuovo gestore.

Con la completa realizzazione delle prime tre linee della tramvia, Firenze sarà la dimostrazione concreta dei benefici derivanti un sistema integrato e innovativo costruito sulla sinergia tra tramvia, trasporto pubblico su gomma e mobilità condivisa (*car sharing* e *bike sharing*). L'estensione di queste piattaforme a tutta la cintura della Città Metropolitana, con l'integrazione dei servizi, potrebbe essere un ulteriore strumento per favorire l'utilizzo di questi mezzi, con ampliamento delle piste ciclabili (di cui il capoluogo offre ottimi esempi).

Tuttavia anche nel cuore della Città metropolitana, a Firenze, ci sono oggi alcuni punti problematici per la mobilità, a partire dal Quartiere 4 (in particolare in ingresso da Ponte a Greve verso il Viadotto dell'Indiano) e dal Quartiere 5. Col completamento dello svincolo autostradale dallo stesso viadotto si creeranno le condizioni per uno scorrimento del traffico più logico e funzionale, una vera priorità sul tratto da e verso il polo ospedaliero di Careggi.

In assenza di una vera e propria circonvallazione esterna intorno alla città, possiamo immaginare una strategia di utilizzo del tratto autostradale – da Incisa-Reggello a Barberino – basata su di una riduzione del pedaggio per i residenti dell'area metropolitana e per chiunque la utilizzi quotidianamente come bretella Sud-Nord intorno alla città.

I prossimi mesi saranno decisivi per ridefinire il trasporto su gomma dopo l'implementazione delle nuove linee della tramvia. Il concetto chiave che dovremo seguire sarà quello dell'*intermodalità*: non ha senso avere stesse tratte su treno e su gomma. In questo scenario, sarà importante tutelare le aree attualmente escluse sia dal trasporto su ferro pesante che leggero, come il Chianti, aumentando le corse del trasporto pubblico locale.

In linea generale, molti sono i casi in cui le nostre amministrazioni comunali – di concerto coi superiori livelli di governo – stanno già facendo la propria parte nella costruzione di un sistema di infrastrutture in grado di sostenere la mobilità di un'area metropolitana così ampia e così eterogenea.

Una delle opere più decisive tanto per la mobilità intorno alla città quanto per il potenziale di sviluppo sostenibile da essa derivante è la completa realizzazione, con un costante monitoraggio dello stato di avanzamento dei lavori, della Terza corsia dell'autostrada A1 tra Barberino di Mugello e Incisa-Reggello. Dobbiamo stare al passo con quanto fatto in Emilia Romagna, un esempio a noi vicino che sta lì a dimostrarci i vantaggi economici e ambientali collegati a quest'opera. Mentre i lavori vanno avanti, occorre ribadire l'assoluta necessità delle opere di compensazione per alleggerire il traffico nei Comuni interessati, specie nell'area Firenze sud e anche per gli accessi verso la stessa Autostrada.

Nel quadro dell'accordo sulla Terza corsia, occorrerà dare seguito a quanto già immaginato sulla concreta possibilità di un ingresso diretto tra il raccordo Firenze-Siena e l'A1 corredato da un nuovo sistema di parcheggi scambiatori, punto chiave per sgravare l'area della Certosa dalle attuali criticità di traffico che in parte permangono, specie in direzione Impruneta, al di là del funzionamento del nuovo by-pass del Galluzzo.

Il Chianti, realtà con enormi potenzialità nel settore turistico, industriale e artigianale (a maggior ragione dopo la nascita del Distretto rurale), ha attualmente nel trasporto su gomma l'unica modalità di accesso alla città. Il potenziamento dell'accesso a Firenze da parte di quest'area non

può prescindere dal necessario e improcrastinabile completamento delle circonvallazioni dei capoluoghi del Chianti, rimaste ad oggi incomplete (a Tavarnelle e San Casciano sono stati realizzati i primi due lotti e ad oggi le arterie di viabilità di competenza regionale sono incomplete della terza e ultima parte) e dalla realizzazione della circonvallazione di Barberino Val d'Elsa, di cui è stata attivata solo la parte iniziale con la realizzazione della rotonda in variante alla Strada Regionale Cassia (arteria fondamentale nel collegamento con Poggibonsi e l'area Valdelsana dal Chianti).

Un ulteriore asse strategico a sud di Firenze è rappresentato dal rapporto dell'area metropolitana e del Chianti con l'area della Val d'Elsa riguardo i temi delle infrastrutture e della mobilità. Bisogna innanzitutto arrivare al raddoppio della ferrovia tra Siena e lo snodo Empoli-Firenze investendo in prospettiva sul potenziamento dei collegamenti via ferro (sia passeggeri che merci) verso Firenze e verso Pisa-Livorno. Inoltre per quanto riguarda il trasporto su gomma va completata la Strada 429, arteria strategica per la viabilità e per lo sviluppo delle aree produttive dei comuni di Barberino Val d'Elsa e Tavarnelle Val di Pesa verso l'Empolese e verso la Valdelsa senese.

Nella zona Sud-Est, la variante di Grassina sarà – finalmente – la soluzione a tanti problemi quotidiani patiti da pendolari e residenti. L'avvio dei lavori è una ottima notizia, ma adesso toccherà anche al Partito vigilare affinché quest'opera sia completata nei tempi previsti.

Una particolare opportunità di sviluppo per l'area orientale della cintura fiorentina (e in primis per quelle aree artigianali di qualità che ne arricchiscono il tessuto produttivo) è rappresentata dal "doppio ponte di Vallina". La sua realizzazione, accompagnata dalle necessarie opere di compensazione, non è peraltro in contraddizione con l'ampliamento della vicina tratta ferroviaria. Oltre a migliorare il traffico sulle arterie di collegamento con la città su entrambe le sponde dell'Arno, quest'opera sarà un tassello importante per il miglioramento della SS 67 Tosco-Romagnola, che dovrà essere completato dalla variante dell'abitato di Rufina e, in previsione, da quella di Dicomano, al fine di dare una risposta concreta alla viabilità da e verso la Valdisieve e il Valdarno.

Al fine di decongestionare il traffico privato su gomma che ogni giorno si riversa da tutto il Valdarno verso la stazione di Figline e verso il casello A1 di Incisa-Reggello si considera non più differibile, da un lato, la realizzazione di un secondo ponte sull'Arno, da prevedersi tra la frazione di Matassino e l'abitato di Incisa (nel quadro delle opere di mitigazione della Terza corsia da richiedere ad Autostrade SpA), dall'altro un'accelerazione decisiva dei lavori per la variante alla SR69, che dovrà unire il tratto fiorentino a quello aretino.

In tema di trasporto pubblico su ferro occorre potenziare i collegamenti dal Valdarno alla città di Firenze: con maggiori frequenze dei convogli nel tratto della Direttissima, con un miglior raccordo fra le stazioni di Figline-Incisa, Rignano-Reggello e Pontassieve, e con la realizzazione di un parcheggio scambiatore nell'area della stazione FS di Pontassieve.

Nel Valdarno Fiorentino, occorre ridare slancio ad alcune infrastrutture che nel tempo stanno accumulando ritardi non più accettabili. La necessità di completare la variante in riva destra dell'Arno, che ad oggi trova la sua realizzazione solo in territorio aretino, diviene sempre più determinante anche in visione della realizzazione della terza corsia autostradale, non solo per la gestione del traffico durante l'esecuzione dei lavori ma soprattutto perché dovrà divenire la circonvallazione di un'area sempre più connotata da un unico tessuto urbano ed economico.

Sempre in ottica della realizzazione della Terza corsia, solo una politica territoriale metropolitana potrà avere la necessaria autorevolezza per determinare le necessarie opere compensative (in

particolare nella vallata di Troghi sarà necessario un grande sforzo coordinato tra gli enti per il monitoraggio durante e *post operam*). Il flusso di traffico che investe l'abitato di Figline e il fondovalle reggellese, accogliendo anche chi si muove da e per il territorio del Pratomagno, è tale poiché si concentra sull'unica infrastruttura ad oggi esistente. Occorre altresì spingere per ultimare i lavori della circonvallazione del capoluogo rignanese, opera viaria che attende la propria conclusione da più di 20 anni.

Risulta evidente il collegamento con il trasporto ferroviario, considerato che una fetta importante del succitato flusso di traffico si registra da e per la Stazione Ferroviaria di Figline. Il treno è il mezzo di trasporto più utilizzato dai pendolari valdarnesi verso la Città. Occorre continuare a garantire e potenziare, negli orari nevralgici per i pendolari, le tratte Figline-Firenze. Inoltre sulla scorta della visione di una mobilità metropolitana occorrerà prevedere ogni azione possibile al fine di richiedere l'adeguamento ed il potenziamento della linea lenta, al fine di creare una necessaria intermodalità con la tramvia fiorentina. Per questo risulta fondamentale che il trasporto su ferro, soprattutto nella tratta da e per Firenze sia considerato servizio pubblico e non un servizio del tipo remunerativo (solo la garanzia di una sufficiente frequenza di tratte potrebbe far divenire concorrenziale e soddisfacente l'utilizzo del ferro in luogo del trasporto privato su gomma).

La stazione di Figline è oggi l'*hub* di accesso al Chianti ed al Pratomagno. Una sua riorganizzazione e potenziamento risultano fondamentali per garantire il necessario sostegno alla seconda generatrice di reddito e di ricchezza che è il turismo, il quale permette anche la necessaria gestione e cura del territorio aperto. Necessita quindi anche una decisiva azione di manutenzione del patrimonio infrastrutturale oggi nelle competenze della Regione e della Città Metropolitana: purtroppo ancora la strada di collegamento tra il Valdarno Fiorentino e Greve in Chianti è oggetto di un movimento franoso che occorre risolvere quanto prima.

Relativamente alla gestione del rischio idraulico, è necessario procedere alla realizzazione delle casse di espansione (a partire da Leccio e dalle correlate opere d'argine in riva sinistra) oggi non avviate e alle opere di difesa idraulica conseguenti, per la messa in sicurezza di un tessuto urbano (e produttivo) oggi in gran parte in classificazione di rischio elevato. In questo senso, vanno risolti i problemi applicativi della vincolistica idraulica che impediscono la fine di molti cantieri in essere (ad esempio per le piste ciclo-pedonali lungo gli argini) e rendono difficile lo sviluppo delle zone interessate.

Sul versante opposto, nel quadrante Ovest dell'area metropolitana, dopo l'abbandono del progetto di bretella Signa-Prato appare oggi quanto mai necessario un nuovo attraversamento dell'Arno in grado di scaricare il traffico dal Viadotto dell'Indiano e da Ponte a Signa. Occorre un completamento degli sbocchi dal Viadotto sulla viabilità di Peretola da un lato e di Ponte a Greve dall'altro, dove attualmente si verificano quotidiani disagi. Non è questa solo una richiesta dei singoli Comuni dell'area, ma uno dei punti più vulnerabili nel quadro della mobilità metropolitana, se si considerano i flussi in arrivo dall'Empolese, dal Pratese e dalla Costa.

Un nuovo attraversamento è di fatto non più rimandabile. La sua assenza comporta oggi – soprattutto per Signa e Lastra a Signa – delle ricadute negative sul piano della salute, dello sviluppo economico e turistico e della riqualificazione degli spazi urbani. I livelli di traffico, oggi insostenibili, sono destinati a salire ancora con la nuova pista dell'aeroporto. Dal punto di vista strategico e in termini di ricadute per il Pil dell'area, la realizzazione di questa infrastruttura riveste quindi un'importanza pari a quella del nuovo scalo di Peretola, della Tav e della tramvia. Del resto, non si può pensare che l'assetto relativo all'attraversamento dell'Arno in direzione mare rimanga quello del 1978, anno in cui fu reso funzionale il ponte all'Indiano.

Il territorio della Piana da una parte contribuisce fortemente alla ricchezza regionale, dall'altra – grazie alle infrastrutture che sostiene (autostrade, SGC, ferrovie) – ha permesso alla Toscana di avere nell'area metropolitana del capoluogo un centro strategico di interconnessione col resto della nazione. La presenza di questa rete e del carico veicolare che essa sostiene rende oggi indispensabile un nuovo attraversamento del fiume Arno nell'area che fu pensata per il passaggio della vecchia “bretella” . Non possiamo lasciare che siano le comunità locali a sostenere il peso di una viabilità spesso al collasso senza che se ne preveda in tempi certi una soluzione.

A Scandicci, il nuovo parcheggio di Villa Costanza dovrà essere accompagnato dal miglioramento dell'intersezione tra FI-PI-LI e A1. Fondamentale sarà inoltre il collegamento tra l'ospedale di Torregalli e la rotonda del Galluzzo, e dovrà infine essere deciso in modo definitivo come collegare via Pestalozzi con via Baccio da Montelupo.

La Mezzana Perfetti Ricasoli, un'arteria fondamentale per il collegamento della Città Metropolitana verso l'area Ovest, dovrà essere completata. Sono stati appaltati i lavori per la costruzione del ponte sull'Autostrada del lotto 5b. È ora necessario che sia progettato e realizzato il lotto 6, che garantirà la penetrazione su Firenze e senza il quale l'intervento perderebbe di efficacia, anche alla luce delle aree di salvaguardia previste dal PIT per lo spostamento della pista aeroportuale

Infine, non si può che esprimere soddisfazione per la firma del protocollo d'intesa tra Mit, Regione Toscana, Rfi, Anas, Unione montana dei comuni del Mugello e del Valdarno-Valdisieve sull'adeguamento e la riqualificazione delle infrastrutture sulle linee ferroviarie Faentina e Valdisieve, arrivata pochi giorni fa. Si tratta di investimenti importanti, sul cui impiego vigileremo attentamente, e che permetteranno di implementare il sistema integrato di mobilità ferro-gomma nell'asse mugellano nell'obiettivo di superare le criticità ancora presenti (pensiamo al superamento del sistema dei passaggi a livello, alla riqualificazione delle stazioni ferroviarie ed ai lavori sulla Strada 67).

Per il Mugello, territorio che ospita un terzo della superficie della Città Metropolitana e cerniera tra Firenze e Bologna, il tema mobilità risulta strategico e si sottolinea la necessità di avviare un progetto che possa prevedere un maggior numero di collegamenti sulle linee ferroviarie, in particolare la linea Firenze-Faenza, senza gravare sulle percorrenze attuali, ampliando la fascia oraria serale rispetto a quella attuale e creando sinergie con la linea Borgo San Lorenzo – Pontassieve – Firenze, tale da permettere un sistema di metropolitana di superficie che colleghi Firenze con la zona nord della Città Metropolitana, attraverso le due linee ferroviarie non elettrificate.

La Terza corsia comporterà in quest'area ricadute positive importanti, che non potranno prescindere dalle opere complementari e di compensazione annesse. Tali opere sono infatti legate al miglioramento della viabilità locale (in particolare a Barberino, dove la situazione è più critica). Tra di esse, è importante citare la bretella stradale di collegamento tra Firenzuola e la Variante di Valico, opera conquistata nelle conferenze dei servizi dell'Alta velocità e della Variante di Valico nel 1990 ma ancora lontana dall'essere conclusa. Rispetto al progetto iniziale, oggi esso prevede soltanto opere di miglioramento della viabilità attuale, che costano molto meno. Sarà perciò importante esigere chiarezza da Autostrade Spa, anche per quanto riguarda i danni subiti dal Comune di Firenzuola per il ritardo ed il ridimensionamento dell'opera.

Nella direttiva che collega il Mugello alla città, occorre infine compiere una riflessione sulla mobilità lungo la via Bolognese, altro elemento di forte criticità. Una particolare attenzione meritano i tratti che coinvolgono la via di Careggi, via Salviati e via dei Massoni, non solo per la qualità delle

strade, ma anche per il loro utilizzo quotidiano da parte di numerosi cittadini privi dell'accesso alla tratta ferroviaria Faentina, e quindi fuori da questo progetto di potenziamento.

### ***Gettare le fondamenta della Città metropolitana di domani***

Passo dopo passo, su tutte queste sfide siamo chiamati a rispondere ai cittadini che ci hanno scelto e che in noi hanno riposto la loro fiducia.

Tanto è stato fatto, tantissimo è già "in cantiere", molto ancora è in programma da troppo tempo e necessita solo della spinta decisiva per portare a termine il fatidico "ultimo miglio". Adesso ci siamo: serve un cambio di passo per dare concretezza alla nostra visione politica di medio e di lungo termine, e gettare le fondamenta della Città metropolitana di domani.