

Ikea e l'Aurelia assediata: «Declassiamo l'autostrada»

Il Comune pronto al pressing sulla Salt. Obiettivo: abbattere il pedaggio nel tratto

«L'AUTOSTRADA? Declassiamola». Lo slogan è bell'e fatto, ma stavolta non sembra una semplice boutade propagandistica. Magari nasconde l'urgenza di placare seduta stante gli spiriti esasperati dei residenti di Porta a Mare, ma soprattutto mostra la necessità di trovare una risposta concreta a un pericolo considerato imminente: quello dell'intasamento della povera, vecchia, sfruttatissima Aurelia. Un grattacapo da ridere. E così, abbattere il costo del pedaggio fra i caselli Pisa Nord e Pisa Sud - se non liberalizzare del tutto quel tratto autostradale - è l'ultima idea di Palazzo Gambacorti in vista dell'arrivo sui Navicelli del colosso Ikea. In verità si tratta una vecchia proposta di ritorno: già sventolata anni fa prima di finire nel chiuso di un cassetto, torna oggi improvvisamente di moda. A rilanciarla, l'assessore Fabrizio Cerri nel corso dell'assemblea pubblica sul progetto Ikea svolta mercoledì sera alla Corte Sana-

DOPO TUTTO, che i tempi stiano per cambiare sembra una verità assodata visto che alla fine del 2013 il superstore del mobile dall'inconfondibile colore gialloblu sbarcherà in città portando con sé, oltre a un carico di opportunità, anche inevitabili problemi pratici. E sarà pure vero che - come dicono i primi studi tecnici effettuati - il traffico diretto a Ikea inciderà «solo» per il dieci per cento sull'Aurelia, mentre il 70% delle auto arriverà dalla Superstrada e dall'autostrada e il restante 20% da sud. Ma è comunque innegabile che già oggi l'incidenza di smog e rumori sia sconcertante per i residenti di Porta a Mare: figurarsi domani quando questa grana potrebbe diventare intollerabile. Ed infatti è su questo tasto che si va sempre a battere ogni volta che residenti e amministratori si confrontano sui problemi pratici. «Ma non bisogna dimenticare che il capitolo Aurelia era già stato affrontato nel protocollo d'intesa del 2010 fra Regione, Provincia e Comuni dell'area pisana, quando c'eravamo dati l'obiettivo di alleggerire il traffico sui tratti urbani della Statale e creare alternative per il traffico di attraversamento», spiega Cerri ventiquattr'ore dopo aver rispolverato la vecchia proposta. Quale alterna-

tiva più concreta, insomma, del rendere utilizzabile il corridoio autostradale in alternativa alla viabilità locale? Ecco perché «declassamento» diventa la parolina magica insieme all'attuazione dei stracitati undici interventi sulla viabilità che gli abitanti della zona conoscono ormai a menadito: dalla rotonda al ponte a Piglieri a opere di riqualificazione dell'intersezione Darsena-Aurelia (su cui il Comune ha proposto di intervenire per evitare il tanto temuto effetto-tappo) all'adeguamento delle corsie di entrata e di uscita in prossimità dei raccordi con la Fi-Pi-Li.

«**COSA POI** significhi in concreto declassare l'autostrada - aggiunge Cerri spargendo prudenza - dovremo valutarlo attentamente, partendo magari dall'idea di un abbattimento del pedaggio». Quel che sembra certo è che il Comune è comunque pronto a sviluppare un'iniziativa che coinvolga anche la Regione Toscana e arrivi a imbastire un pressing efficace nei confronti di Salt, la società di gestione dell'autostrada ligure-toscana. Che, c'è da scommetterci, alzerà subito un bel muro di sbarramento. Ma tentare non nuoce, pensano a Palazzo Gambacorti, consapevoli che le preoccupazioni dei residenti della zona siano in parte legittime e fondate. Anche perché si tratta dei soliti timori che anche l'altra sera, nel corso dell'incontro pubblico, sono tornati a riversarsi sui rappresentanti dell'amministrazione comunale.

«**LE ROTATORIE** renderanno il traffico più fluido e scorrevole. Ma avete mai pensato che la scomparsa dei semafori rappresenterà un grosso problema per gli abitanti della zona, che con grandi difficoltà riusciranno ad attraversare l'Aurelia e si troveranno quindi a vivere in un quartiere praticamente spaccato in due?», ha domandato nel corso dell'assemblea Simonetta Ghezzi, consigliere del Ctp2, ben interpretando i timori dei presenti. Cerri ha minimizzato il problema, dato risposte («le rotatorie di via delle Cascine e ponte a Piglieri avranno entrambe sottopassi ciclo-pedonali»), tentato di rassicurare. In gran parte c'è pure riuscito. Ma sa che ci sarà bisogno di fare altro per evitare di sentirsi inseguire, fra un paio d'anni, dal classicissimo «noi ve l'avevamo detto».

PREVISIONI

50

Milioni di euro

E' il fatturato annuo che sarà registrato dal negozio pisano di Ikea a partire dal 2013, suo primo anno di apertura

400

Nuovi posti di lavoro

Sono quelli previsti dal Comune di cui 300 diretti e 100 nell'indotto. Ma non si tratterà solo di assunzioni full-time

10%

Aumento del traffico

Riguarda la Statale Aurelia e corrisponde a un incremento di circa 600 auto al giorno. Venerdì e sabato i giorni critici



A VOLTE RITORNANO
L'idea era già contenuta in un protocollo del 2010
E adesso torna di moda



IL MOBILE CONTRO LA CRISI



L'ASSESSORE CERRI

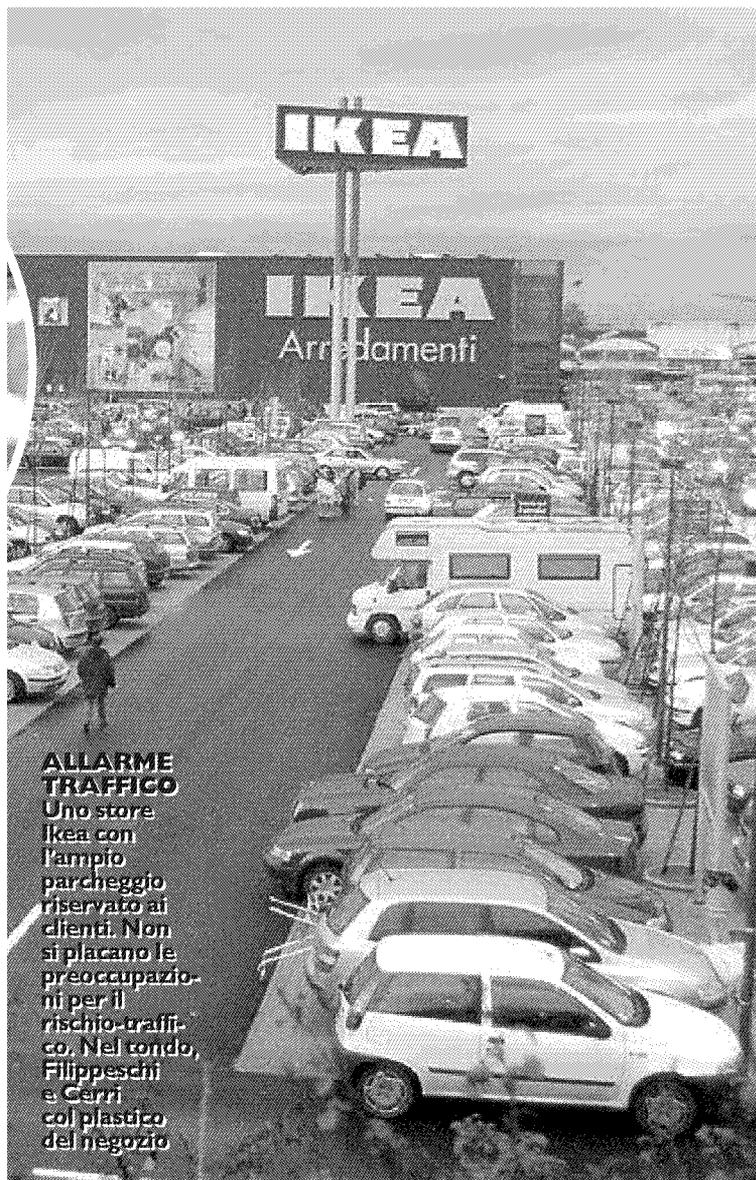
«TORNEREMO ALLA CARICA PER OTTENERE ALTERNATIVE CREDIBILI SU CUI DIROTTARE IL TRAFFICO CHE ATTRAVERSA LA CITTÀ»

ASSEMBLEA PUBBLICA

IL DIFFICILE NODO VIABILITÀ RESTA AL CENTRO DEL DIBATTITO: SE N'È PARLATO ANCHE NELL'INCONTRO DI MERCOLEDÌ CON I RESIDENTI

ROTATORIE & CO.

SONO 11 GLI INTERVENTI PENSATI PER RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO NELLA ZONA DI PORTA A MARE



ALLARME TRAFFICO

Uno store Ikea con l'ampio parcheggio riservato ai clienti. Non si placano le preoccupazioni per il rischio-traffico. Nel fondo, Filippeschi e Cerri col plastico del negozio



IDENTIKIT

Le superfici

L'Ikea che sorgerà ai Navicelli sarà simile a quella fiorentina, con una superficie di 32 mq, di cui 20mila per la vendita per un volume totale di 96mila metri cubi

I parcheggi

Il totale dei posti auto previsti a servizio del nuovo megastore svedese è di 2.533 mentre il verde si estenderà attorno alla struttura per 13mila mq