

11 ottobre 2024 11:03

FiPiLi, incidenti e code da oltre 50 anni: storia della strada "maledetta" della Toscana (e dei "dannati" che la devono percorrere)

di [Redazione](#)



La strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno fu costruita alla fine degli anni Sessanta. Da subito si è dimostrata inadeguata al suo ruolo di grande arteria della Toscana: ogni giorno code e incidenti. Così è nato anche un gruppo social molto noto «I dannati della FiPiLi». L'ultimo incidente sulla F-Pi-Li si è verificato martedì 8 ottobre. Un camion si è ribaltato tra gli svincoli di Ginestra e Montelupo: la strada [è rimasta chiusa per oltre sette ore](#). L'ennesima epopea per gli automobilisti. Fino a cinque ore per raggiungere Pisa da Firenze, o viceversa.

Ma non è certo la prima volta. In media si parla di [oltre un incidente al giorno](#). Non a caso sui social la pagina «I dannati della Fi-Pi-Li», che racconta giorno per giorno (con foto e aggiornamenti in tempo reale) la situazione sulla strada di grande comunicazione, colleziona iscritti su iscritti tanto da essere sold out, con oltre 54 mila «fan». E uno dei co-fondatori della pagina, [Sandro Banchellini](#), 48 anni, volontario della Croce Rossa, è morto proprio su questa maledetta strada.

La Firenze-Pisa-Livorno, arteria vitale per la comunicazione della Toscana, è davvero una di quelle strade che non vorresti mai percorrere.

Puntualmente si verificano incidenti, lunghissime code, traffico in tilt. Così i pendolari e i malcapitati devono armarsi di pazienza e attendere che gli incolonnamenti si smaltiscano.

I problemi della Fi-Pi-Li

Ma perché questa superstrada colleziona questo [record](#) di incidenti e caos?

I problemi sono tanti. Prima di tutto le corsie molto strette, soprattutto nel tratto compreso tra Ginestra e Montelupo. E poi l'assenza di corsia di emergenza per gran parte del tracciato. Inoltre, il manto stradale non eccezionale in alcuni punti, che causa una visibilità ridotta in caso di piogge intense, come nel caso dell'ultimo incidente.

Ad usurare l'asfalto, il grande flusso di mezzi pesanti che attraversa questa arteria fondamentale per la Toscana e per l'Italia, che collega Firenze a Pisa e, soprattutto, al porto di Livorno e alla zona del cuoio nella Valdelsa. E - spesso - sono proprio i mezzi pesanti a rendere insidioso il passaggio in alcuni tratti critici della strada.

Laddove scorrono i tir, per un automobilista non è così semplice superare, data la ristrettezza delle due corsie e l'assenza, come detto, della corsia d'emergenza. Figuriamoci, poi, se a dover superare un tir è un altro tir: missione praticamente impossibile, motivo per cui di tanto in tanto si formano ingenti rallentamenti.

Alla ricerca di soluzioni

Per migliorare la superstrada, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani ha deciso l'istituzione di «Toscana Strade», la società per azioni che ne gestirà la manutenzione e investirà sul suo adeguamento. «Le basi finanziarie sono quelle di una società che possa sviluppare la manutenzione, e poi anche i nuovi investimenti - ha spiegato Giani - anche attraverso una forma di pedaggio esclusivamente riservata ai camion di grandi dimensioni». Ai tir, insomma.

Secondo il presidente Giani infatti «i mezzi di grandi dimensioni sono quelli che non prendono più, o prendono in

modo limitato, l'autostrada A11 che da Prato va verso Pistoia e arriva a Pisa-Migliarino, preferendo la Fi-Pi-Li, che arriva alla medesima destinazione, senza pagare. Ma un eccesso di traffico sulla Fi-Pi-Li è insostenibile, soprattutto quello pesante».

Ovviamente la proposta di Giani è stata duramente contestata dagli autotrasportatori, che non accettano l'idea del pedaggio e che hanno dato vita a varie manifestazioni (anche in superstrada) in segno di protesta.

Il progetto Toscana Strade va comunque avanti e dovrebbe essere votato a breve dal Consiglio regionale. Quanto al pedaggio per i Tir, Giani ha detto che verrà attivato non subito, ma «quando partiranno i primi cantieri per allargare una delle arterie fondamentali per la mobilità in regione».

Autovelox e corsie di emergenza

La costruzione della superstrada è iniziata negli anni Sessanta, in tappe successive. Prima il tratto Empoli-Ginestra Fiorentina. Nel 1974 i lotti verso Firenze; alla fine anni degli anni '70 iniziò il prolungamento verso Pisa e Livorno e, in occasione dei mondiali del 1990, il completamento ed il collegamento di tali tratti con Firenze verso est e con Pisa e Livorno verso ovest. Solo nel 2004, infine, è stato realizzato il tratto di penetrazione al Porto di Livorno. Fu chiara sin da subito l'inadeguatezza della strada a ricoprire quel ruolo di arteria regionale che molti avevano auspicato. Negli anni si verificarono molti incidenti, alcuni gravi, dovuti principalmente alla degenerazione del fondo stradale.

Problemi atavici che sono andati avanti fino ad oggi, nonostante i tanti interventi di manutenzione che hanno migliorato, ma solo parzialmente, il manto stradale e la sicurezza. Tra gli ultimi, l'inizio della realizzazione della corsia di emergenza nel tratto compreso tra Firenze e Scandicci.

Per migliorare la sicurezza, nel corso degli anni lungo la superstrada sono stati installati numerosi autovelox, con limite massimo di 90 chilometri orari e in alcuni punti di 70.

Intanto, però, gli incidenti (e le lunghe code) continuano.

(da corriere.it - grazie a Asaps.it) **CHI PAGA ADUC**

l'associazione non **percepisce ed è contraria ai finanziamenti pubblici** (anche il 5 per mille)

La sua forza economica sono iscrizioni e contributi donati da chi la ritiene utile

DONA ORA (<http://www.aduc.it/info/sostienici.php>)