



Associazione "Vivere in Valdiseive"

Spett. Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
via C. Colombo 44, 00147 Roma
Procedure di VAS, VIA e AIA
va@pec.mite.gov.it

E per conoscenza

Spett. Regione Toscana
regionetoscana@postacert.toscana.it
- Direzione Urbanistica
Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio
- Direzione Agricoltura e Sviluppo rurale
Settore Autorità di gestione FEASR
- Direzione Mobilità, infrastrutture
e trasporto pubblico locale

Spett. Soprintendenza Archeologia,
Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana
di Firenze e le province di Pistoia e Prato
sabap-fi@pec.cultura.gov.it
Arch. Michele Cornieti
michele.cornieti@cultura.gov.it
e
Arch. Emanuele Masiello
emanuele.masiello@cultura.gov.it

Spett. Arpat – Agenzia Regionale
per la protezione ambientale della Toscana
arpat.protocollo@postacert.toscana.it

Spett. Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali
icqrf.firenze@pec.politicheagricole.gov.it

Spett. Autorità di Bacino distretto Appennino Settentrionale
adbarno@postacert.toscana.it

Spett. ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale
Dipartimento competente la Valutazione Impatto Ambientale
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

OGGETTO: Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, integrato ai sensi dell'art. 10, c.3 del D.Lgs. 152/2006 con la Valutazione di Incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997, comprensivo dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004 e della Verifica del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, D.P.R. 120/2017, art. 9, per il progetto: SS 67 "Tosco Romagnola" per i lavori di adeguamento del tratto tra la località S. Francesco in Comune di Pelago e l'abitato di Dicomano. Variante di Rufina (FI). Lotto 2A - 2B.

La sottoscritta

Catia Pratesi

in qualità di Presidente pro tempore dell'Associazione " Vivere in Valdisieve" (CF: 94178730480) con sede legale c/c Avv. Duccio Sebastiani, Firenze in Viale E. Torricelli n. 15 – CAP-50125 (FI).

Osserva quanto segue

INDICE

1. **PREMESSA -pag. 2**
2. **STATO DEL PROGETTO TRA LA LOCALITA' SAN FRANCESCO E DICOMANO: PRELIMINARE O DEFINITIVO? - pag. 4**
3. **VIA - EFFETTO "SALAMI SLICING" -pag. 6**
4. **POTENZIALI EFFETTI CUMULATIVI LUNGO TUTTO IL TRACCIATO DI 3 KM. -pag. 10**
5. **ALTRI EFFETTI CUMULATIVI LUNGO TUTTO IL TRACCIATO DEI 13 KM. -pag. 12**
6. **EVOLUZIONE DELL'IMPORTANZA "STRATEGICA" DI QUESTA STRADA -pag. 16**
7. **IL RE E' NUDO -pag.18**
8. **TRAFFICO: SITUAZIONE PEGGIORATIVA LUNGO IL RESTO DEL TRACCIATO -pag. 19**
9. **COSTI -pag. 23**
10. **ALTERNATIVA ZERO -pag. 24**
11. **PROBLEMATICHE DI TRACCIATO -pag. 26**
12. **RENDERING -pag. 28**
13. **LA ROTONDA DI PIAN D'ERCOLE -pag. 30**
14. **ANALISI DELLE COERENZE -pag. 39**
15. **TERRE E ROCCE DA SCAVO -pag. 42**
16. **PIT: ELABORATO 8B -pag. 42**
17. **AGRICOLTURA-TURISMO-PAESAGGIO -pag. 43**
18. **POST SCRIPTUM -pag. 45**
19. **PARERE AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO SETTENTRIONALE Prot. N° 5523/2024 del 21-05-2024 -pag. 46**
20. **CONCLUSIONI -pag. 47**

1 - PREMESSA

A livello generale confermiamo le nostre perplessità su questo progetto, che deriva da vicissitudini ormai anche lontane nel tempo e che emersero già nelle nostre [osservazioni](#) durante l'Assogettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare di 13 km. di tracciato da Stentatoio a Dicomano –del 2010- conclusa con la necessità di passare tutto a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) a livello di progetto definito.

L'opera ad oggi è presentata appunto su progetto definitivo, ma solo sui 3 Km. del cosiddetto stralcio funzionale. Di questo entreremo nel merito più avanti.

Il progetto in oggetto, come dicevamo, appesantisce molto la collina del comune di Pontassieve della frazione di Montebonello. Dove vi sono vigneti di pregio, e una campagna comunque ben tenuta e non particolarmente antropizzata. Dove sulle pendici del monte Giovi, sul fianco sinistro del torrente Argomenna, svetta la **Torre Medievale di Montebonello** (Foto 1 e 2), e dal ponte di Montebonello guardando verso la valle del torrente Argomenna, si ammira, oltre a Santa Maria in Acone ed Acone, tutto il crinale del Monte Giovi, caro ai nostri Partigiani che ne avevano fatto un luogo primario di crocevia durante la Resistenza. Non a caso a Luglio si celebrano gli anniversari del Raduno dei Partigiani con varie iniziative che terminano davanti alla Piramide dei Partigiani, per non perdere la MEMORIA storica di questi eventi. La Provincia di Firenze unitamente alle comunità montane "Montagna Fiorentina" e "Mugello" e ai comuni di Borgo San Lorenzo, Dicomano, Pontassieve e Vicchio hanno istituito sul Monte Giovi un parco dedicato alla guerra di liberazione chiamato "**Parco culturale della Memoria**".

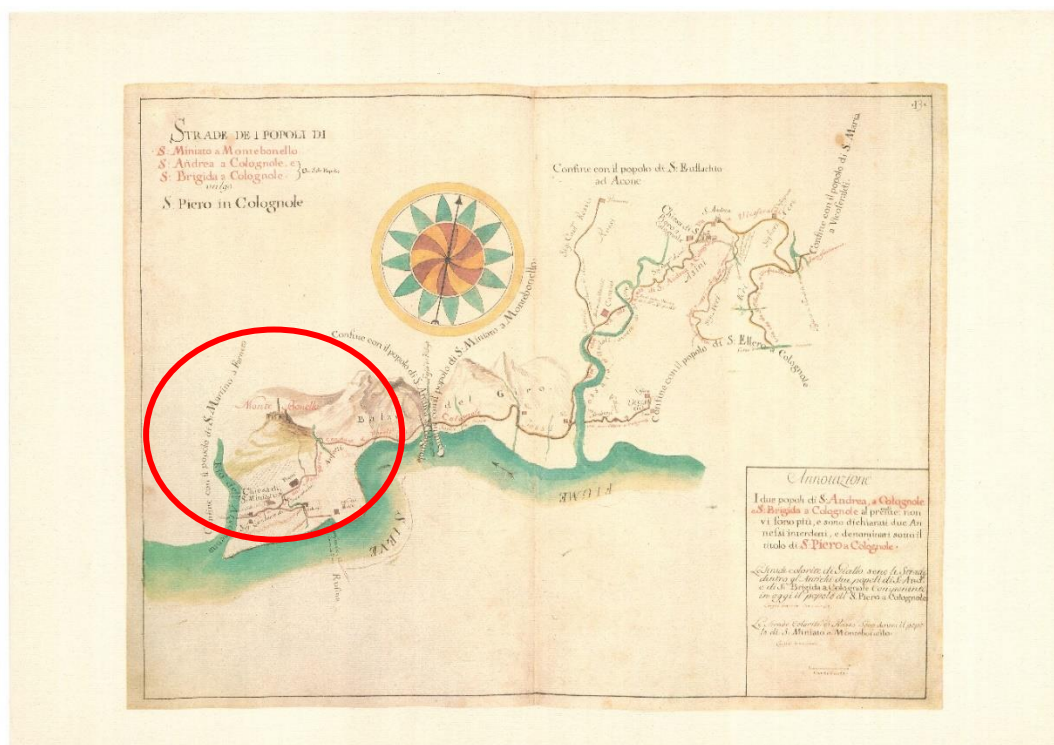


Foto 1 – vecchia cartografia, a sinistra la Torre



Foto 2- fonte <http://www.montebonello.it/Frame/Torre/torre.htm>

Il Viadotto sul Torrente Argomenna, taglia di netto queste visuali panoramiche cambiando per sempre l'aspetto paesaggistico e ambientale di questa zona (**compreso i venti**, sui quali non ci sono studi a corredo della VIA).

Anche tutta l'altra parte del tracciato è tutta in rilevato (in alcuni punti anche bello alto e **dove per rilevato intendiamo il tracciato rialzato da terra senza piloni, ma con riporto di terra e erba, o quello che è**) che dividerà questa collina come se ci trovassimo di fronte ad un *muraglione*. Ben visibile anche dalla Rufina per chi transita sui percorsi lungo il fiume Sieve, dalle abitazioni più alte o dai varchi visivi, tanto più da chi percorre l'attuale Via Colognese a Montebonello. Precludendo le visuali verso il fiume Sieve, a meno che di salire di quota o passarci con un drone.

Anche nella zona di Pian d'Ercole, il rilevato della rotatoria (alta ben 4 metri) e degli svincoli, chiuderà le altre aree a monte trasformandole in *piscine* quando ci sono i periodi di pioggia incessante (e oggi giorno, con il cambiamento climatico, sono sempre più frequenti). Già adesso in questi periodi piovosi l'acqua ristagna sia a causa della tipicità del terreno che non è in grado di drenarla sia perché la zona è poco più bassa della strada, sia per i fossi tal volta occlusi. Con il rilevato del tracciato, l'acqua, avendo meno spazio per espandersi, sarà più alta e rimarrà più a lungo. Con tutti i disagi del caso anche a livello salutare in quanto ricettacolo per la moltiplicazione di zanzare. Chi non vive in questi luoghi, queste cose non se le può certamente immaginare.

Nella zona di Pian d'Ercole, poi, sembrano preclusi alcuni accessi a ciò che rimarrà di campi/orti di proprietà privata comunque utilizzati a questi fini. Sia a monte che a valle del tracciato.

Non solo orti, ci sono alcune abitazioni sopra Pian d'Ercole che si alimentano dell'acqua di alcuni pozzi situati al margine della strada di Via Colognese, proprio dove verrebbe la rotatoria in rilevato; inoltre ci sono anche gli allacci del GAS METANO che servono circa 10 famiglie che abitano di questa zona (sempre sulla collina sopra Pian d'Ercole, arrivando fino alle abitazioni in loc. Fornacine). Come del resto c'è la tubazione del metanodotto che porta il gas a Montebonello in zona Galardo, e che serve tutto l'abitato di Montebonello. Passa in parte proprio nei campi dove è previsto il rilevato che poi diventa viadotto per superare il torrente Argomenna. Ci sono i paletti gialli che si vedono bene.

Su tante cose entreremo nel dettaglio in altri punti.

2 - STATO DEL PROGETTO TRA LA LOCALITA' SAN FRANCESCO E DICOMANO: PRELIMINARE O DEFINITIVO?

Dalle varie relazioni che fanno parte della documentazione, in quella denominata T01-IA20-GEN-RE01, si scrive che, relativamente alla cronistoria del progetto e alla verifica di assoggettabilità alla Via: *"Tale processo di concertazione si è di fatto concluso con l'incontro, avvenuto alla presenza dei Comuni, il giorno 26 luglio 2005; durante la riunione è stata presentata la versione finale del progetto definitivo che ha trovato l'approvazione dei presenti."*

Va capito cosa intende il proponente, in questo caso, per progetto definitivo. Forse sarebbe meglio chiamarlo "progetto condiviso" con gli enti (sindaci?) e comunque preliminare?

Sta di fatto che durante l'iter di Assoggettabilità alla VIA del 2010 (successivo all'incontro sopracitato del 2005), il progetto fu presentato in forma PRELIMINARE come si EVINCE dalla domanda della Provincia di Firenze alla Regione Toscana (in data 2-12-2009), di archiviazione di un procedimento ancora precedente (del 2006), decaduto per l'entrata in vigore del D. Lgs 152/2006, e contemporaneamente di attivazione dell'assoggettabilità alla VIA secondo l'art. 20 dello stesso decreto.

Riportiamo un'immagine di tale documento, in cui è EVIDENTE e incontestabile che trattavasi di PROGETTO PRELIMINARE. (Foto 3)

Oggetto: Progetto "SS 67 Tosco Romagnola - Variante tra le località S.Francesco e l'abitato di Dicomano"
 Domanda di attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.20 Dlgs. 152/06

In merito al progetto di cui all'oggetto, visto l'avvio del Procedimento di Verifica di cui all'art.11 della L.R. 79/98, riferito alla istanza del 15.11.2006 presentata a codesta Direzione, tenuto conto della richiesta di integrazioni del 15.02.2007 e dell'entrata in vigore del D.Lgs. 152/06 intervenuta nel febbraio 2008, con la presente questo Ufficio

RICHIEDE

- L'archiviazione del procedimento di cui sopra
- L'avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.20 Dlgs. 152/06



Per l'avvio del suddetto procedimento di assoggettabilità, si consegna a tutti gli Enti in elenco una copia informatizzata degli elaborati del **Progetto Preliminare** e dello Studio Preliminare Ambientale, comprensivi della Sintesi Non Tecnica.

Si fa presente che il progetto si articola in lotti funzionali, pertanto si richiede una valutazione distinta per ciascuno di essi.

Il Responsabile Unico del Procedimento
 Ing. Maria Teresa Carosella

Foto 3

Difficile immaginare come possa essere diventato, anche dopo l'iter di assoggettabilità alla VIA e con gli eventuali suggerimenti e/o prescrizioni di enti e amministrazioni, di colpo un progetto "definitivo" senza tuttavia aver dovuto passare da Conferenze dei Servizi, attivazione della VIA ecc..

Infatti l'unico progetto definitivo che possiamo vedere/verificare, è quello presentato ai fini della VIA attuale, del cosiddetto stralcio dei Lotti 2A e 2B. **Del resto del tracciato da San Francesco (Stentatoio) a Dicomano, non vi è traccia né in questo iter di VIA né altrove** (del resto del progetto esistono soltanto i vecchi documenti e planimetrie dell'assoggettabilità alla Via, in forma preliminare).

Eppure ovunque, cercando sul WEB, noti studi tecnici¹ e la stessa Wikipedia, riportano che il PROGETTO DEFINITIVO deve avere una serie di caratteristiche tecniche e di definizione, che attualmente, almeno per il resto dei lotti del tracciato di 13 km., non ci sono.

¹ A titolo di esempio ciò che riporta lo studio Petrillo: <https://www.studiopetrillo.com/progetto-definitivo.html> e Wikipedia

https://it.wikipedia.org/wiki/Progetto_definitivo#:~:text=Il%20progetto%20definitivo%20%C3%A8%20%22redatto,o%20di%20altro%20atto%20equivalente.

E se anche ci fossero, ci chiediamo: perché la VIA allora non avviene su tutto il tracciato dei 13 km. e non solo sullo stralcio (dovendo valutare tutti gli impatti ambientali, anche cumulativi, che non erano pochi)? Sempre nella relazione citata all'inizio, troviamo un'immagine a pag. 2, che è appunto tratta dal progetto preliminare del 2010 (di cui trovate tutta la planimetria dei 13 km. a questo link: <https://drive.google.com/file/d/1fh2pqjNyAhEKJvwJ5IXXZq2nL0JEcr2Z/view?usp=sharing>). Andando ad ingrandire la parte descrittiva, si legge ben chiaro che trattasi di PROGETTO PRELIMINARE. (Foto 4)

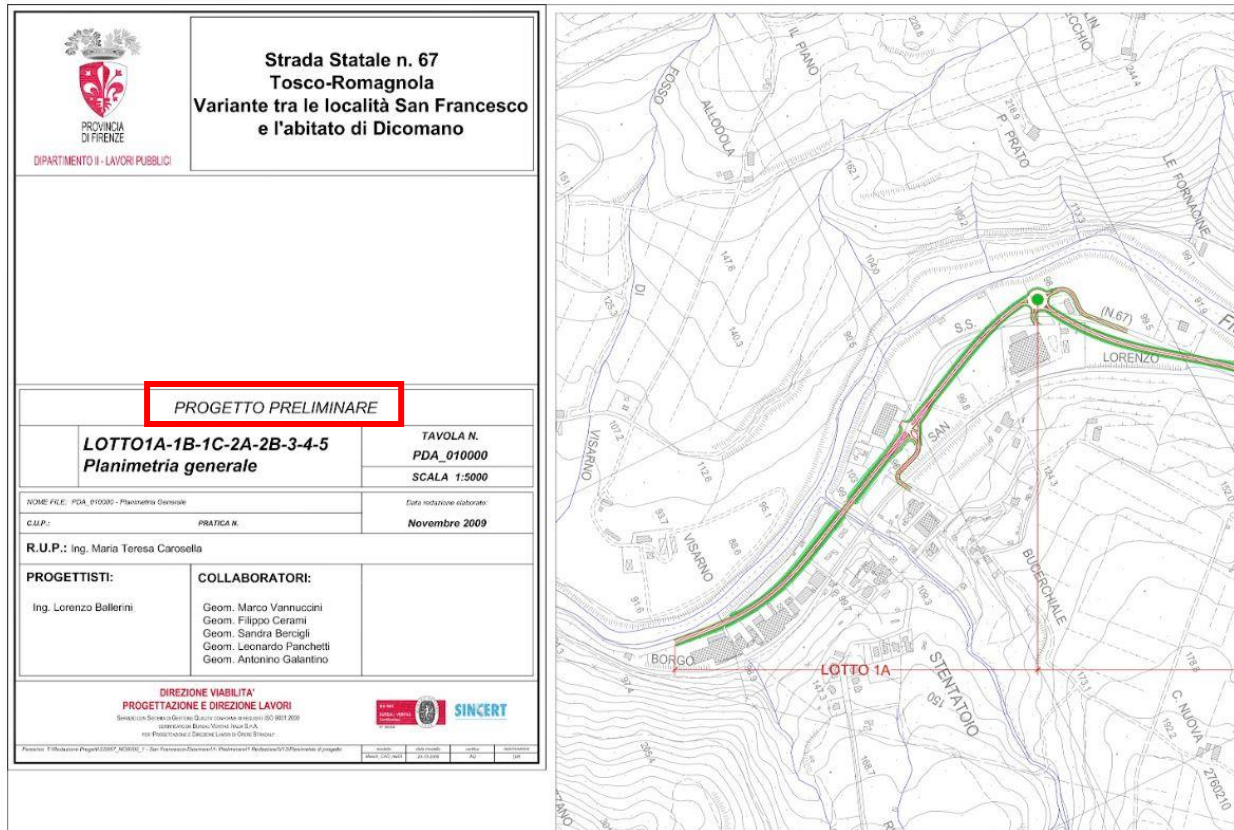


Foto 4

Infine, sempre su questo punto, a dimostrazione di ciò che stiamo dicendo, anche il **Rapporto Istruttorio Interdisciplinare²** durante sempre la fase di Assoggettività alla VIA (terminata con A.D. N°629 del 1-3-2010), nelle sue conclusioni a firma dell'Ing. Alessio Nenti, dell'allora Provincia di Firenze, dichiara: *“Si trasmette, inoltre, al Proponente tutti i pareri e tutte le osservazioni pervenute invitando lo stesso a prenderne visione come approfondimento ed al fine di agevolare l'analisi delle richieste formulate **in modo da predisporre il progetto “definitivo”** il più possibile condiviso da tutte le parti coinvolte, che risolva le criticità emerse nel corso della presente verifica e dai contenuti che ottemperano le varie indicazioni riportate nel presente rapporto istruttorio e nei pareri degli Enti interessati”.*

Riteniamo che se un progetto DEFINITIVO **esistesse veramente**, avrebbe dovuto essere sottoposto alla VIA attuale, da cui poi stralciare eventuali lotti funzionali. Inoltre se è vero che è di preminente interesse nazionale (per i valichi, che non ci sono proprio), ancora di più si dovevano valutare gli impatti e la FATTIBILITA' economico-progettuale di tutto il tracciato nel suo insieme.

3 – VIA - EFFETTO “SALAMI SLICING”

Dall'osservazione sopra riportata, sussegue anche un altro problema.

² **Rapporto Istruttorio Interdisciplinare e Atto Dirigenziale 629/2010**

https://drive.google.com/file/d/0BwPdOic_X3vb3NfaVZrMXNpZnM/view?usp=sharing&resourcekey=0-PraPuvak49ygdVuslHC3oA + Atto Dirigenziale 629/2010

https://drive.google.com/file/d/0BwPdOic_X3vckxyWTNSQ00tams/view?usp=sharing&resourcekey=0-RcUotgGYTwwpGoSftSueCw

Riportiamo un brano estratto dalla Relazione (T01-IA20-GEN-RE01): “ Il presente **progetto definitivo**, relativo alla variante **tra le località San Francesco e l’abitato di Dicomano** alla strada statale n. 67 - Tosco-romagnola, rappresenta lo sviluppo del progetto commissionato dall’ANAS alla Provincia di Firenze, che rientrava negli “interventi strategici di preminente interesse nazionale” descritti nell’allegato 2 della Deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 (legge obiettivo: 1° programma delle infrastrutture strategiche - suppl. alla g.u. n. 68 del 21 marzo 2002) riferita alla “Legge Obiettivo”, L. 21 dicembre 2001 n. 443 “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”.”

Si dà il caso che il progetto sottoposto alla VIA odierna non sia quello indicato dalla dicitura di cui sopra, ma rappresenta soltanto uno stralcio di esso (dei 13 km., appunto, di tutto il tracciato individuato tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale, questa variante rappresenta solo 3 km.).

Il procedimento precedente di “Assoggettabilità a VIA”, di cui abbiamo parlato precedentemente, rimandava tutto il progetto sottoposto nel 2010, alla VIA “di cui di cui all’art. 23 della citata legge (ndr. D. Lgs. 152/2006), ovvero di sottoporre a procedura di valutazione di impatto ambientale di cui di cui all’art. 52 e seguenti della nuova legge regionale in materia di VIA L.R. 10/2010, il progetto in oggetto” (dove l’oggetto era il tracciato dei 13 km. da STENTATOIO A DICOMANO).

Dalla stessa Relazione di cui sopra si legge che: “La variante in progetto appartiene alla categoria C1 (classificazione di cui al D.M. 05.11.2001) e si sviluppa in lotti funzionali per una lunghezza complessiva di circa 13 km.”.

E’ ovvio che: se si scrive che la variante è di 13 km. (se pur suddivisa in lotti), significa che ancora di più la VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE doveva tenere conto dell’impatto ambientale di tutto il tracciato, comprendendo eventuali effetti cumulativi con altri progetti (o situazioni impattanti esistenti).

La stessa Direttiva Europea del 13 dicembre 2011, e smi., all’art. 3 è abbastanza esplicita:

Art. 3, com. 1. La valutazione dell’impatto ambientale individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e a norma degli articoli da 4 a 12, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

- a) L’uomo, la fauna e la flora;
- b) il suolo, l’acqua, l’aria, il clima e il paesaggio;
- c) i beni materiali e il patrimonio culturale;
- d) l’interazione tra i fattori di cui alle lettere a), b) e c).

com. 2. Gli effetti di cui al comma 1 sui fattori ivi indicati comprendono gli effetti attesi derivanti dalla vulnerabilità del progetto ai rischi di incidenti rilevanti e/o di catastrofi rilevanti per il progetto interessato.

Come è possibile valutare tutti questi effetti diretti e indiretti, di un progetto che si snoda su un tracciato di 13 km. se si affrontano in VIA solo gli effetti sui 3 km.?

Forse non ci sono uomini, fauna, flora, suolo, acqua, attività, ecc. a monte e a valle di questo stralcio che subiranno “effetti” dalla variante, seppur stralciata, di 3 km.?

Vi informiamo che a monte e a valle di questo progetto parziale, esistono luoghi, comuni, strade, case, scuole, che subiranno effetti negativi dalla realizzazione della cosiddetta Variante di Rufina di 3 km. Dei quali parleremo in seguito.

Vogliamo ricordare che in iter di VIA, l’effetto “**Salami Slicing**”, ovvero lo spezzettamento dei progetti per superare criticità che emergerebbero sicuramente se sottoposti a VIA per intero, non è avallato **dall’Unione Europea**, anzi viene sanzionato con eventuali procedure di infrazione nei confronti del paese che le applica. Inoltre è condannato dalla **Corte di Giustizia Europea** come violazione dell’**UNITARIETA’ della VIA**.

A titolo di esempio riportiamo alcuni casi:

- **la Sentenza³ del Consiglio di Stato del 1 Marzo 2019, N° 1423 – Sez. 4°** in cui, anche se nel merito si trattava di impianto di rifiuti, tuttavia, si entrava anche nel merito della VIA e dell’impatto ambientale, da qui l’estratto di Massima: “**VIA, VAS E AIA – Nozione di progetto sottoposto a VIA –**

³ <https://www.ambientediritto.it/giurisprudenza/consiglio-di-stato-1-marzo-2019/>

Art. 1, c. 2 direttiva 2011/92/UE – Unificazione di progetti legati soltanto da un vincolo economico-finanziario – Illegittimità – Fattispecie. In tema di nozione di “progetto” sottoposto a valutazione di impatto ambientale, l’art. 1, comma 2, della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011, nella parte in cui prevede che: “Ai fini della presente direttiva si intende per: a) <progetto>: la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere [...]”, significa semplicemente che un progetto può essere caratterizzato da una pluralità di lavori, impianti od opere, ma non già che ai fini dell’individuazione dell’oggetto della valutazione ambientale rilevi anche un mero collegamento economico- finanziario tra gli interventi proposti, indipendentemente dalla loro ubicazione e connessione, strutturale, tecnica e funzionale. Siffatta “**reductio ad unitatem**” è in grado di eludere l’applicazione della normativa sulla valutazione di impatto ambientale in senso esattamente speculare al caso del frazionamento artificioso di opere unitarie poiché snatura la valutazione del carico ambientale sopportabile dal sito nel cui ambito gli interventi sono localizzati [(...)]”.

- **La Sentenza 11 febbraio 2015, della Corte di Giustizia Europea**⁴ (ancorché su altra tipologia di intervento) analizza un paio di punti che ci interessano: l’effetto cumulo, e l’effetto salami slicing.
> L’impatto di un’attività umana, preso singolarmente, potrebbe essere compatibile con l’ambiente di un territorio. Se, però, in quell’area insistono più progetti che incidono sull’aria o sul suolo o sull’acqua (o su tutte e tre le matrici) gli impatti complessivi possono essere insostenibili per quell’ambiente e per l’uomo che vi abita... La Corte di Giustizia, nella sentenza di febbraio, ha sottolineato che deve essere sempre assicurata la valutazione dell’effetto cumulo se più progetti insistono sullo stesso territorio. La Corte precisa che tale analisi non deve essere ristretta al solo territorio comunale ma può estendersi ad aree più vaste a seconda della tipologia di progetti e degli impatti che si possono verificare.

Qui la Corte chiarisce un altro concetto fondamentale: l’effetto cumulo deve essere valutato anche se i progetti appartengono a categorie diverse se gli effetti ambientali della loro realizzazione possono cumularsi, per effetto additivo o sinergico. Ad esempio, una nuova strada dovrà essere valutata assieme ad una raffineria già esistente visto che entrambi i progetti determinano emissioni di inquinanti nell’aria, la strada con nuovi volumi di traffico e la raffineria per la produzione.

> La sentenza della Corte ha ribadito in sostanza che non si può ricorrere al cosiddetto “salami slicing”, lo spezzettamento di un intervento unitario in tanti pezzi al fine di non sottoporre l’iniziativa a valutazione di impatto ambientale.

- **Comunicazione della Commissione sull’applicazione della direttiva concernente la valutazione dell’impatto ambientale** (direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, come modificata dalla direttiva 2014/52/UE) alle modifiche e all’estensione dei progetti di cui all’allegato I, punto 24, e all’allegato II, punto 13, lettera a), inclusi i principali concetti e principi ad esse correlati (2021/C 486/01)⁵. **Punto 2.2.3 Frazionamento dei progetti L’obiettivo della direttiva VIA non può essere aggirato tramite il frazionamento di un progetto, e la mancata presa in considerazione dell’effetto cumulativo dei progetti comporta in pratica che la totalità dei progetti d’un certo tipo può venire sottratta all’obbligo di valutazione mentre, presi insieme, tali progetti possono avere un notevole impatto ambientale ai sensi dell’articolo 2, paragrafo 1, della direttiva VIA** ⁽³⁴⁾. Ciò può essere pertinente in particolare per i progetti complessi sviluppati in fasi per i quali possono essere necessarie domande di autorizzazione successive.

Laddove, presi insieme, più progetti possono avere un notevole impatto ambientale ai sensi dell’articolo 2, paragrafo 1, della direttiva VIA, tale impatto dovrebbe essere valutato complessivamente e in modo cumulativo. Nella sua giurisprudenza la Corte è a favore di un’interpretazione ampia della direttiva VIA e ha sottolineato che la direttiva fa riferimento ad «una **valutazione globale dell’impatto ambientale dei progetti o della loro modifica**» ⁽³⁵⁾.

⁴ <https://augustodesanctis.wordpress.com/2015/03/28/petrolio-v-i-a-e-salami-slicing-un-piccolo-comune-austriaco-batte-i-petrolieri-davanti-alla-corte-di-giustizia-europea/>

⁵ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2021.486.01.0001.01.ITA&toc=OJ%3AC%3A2021%3A486%3AFULL

Ad esempio, in termini di lunghezza, la Corte ha stabilito che un progetto attinente al traffico a lunga distanza non può essere frazionato in una serie di tronchi successivi di modesta importanza per sottrarre alla direttiva tanto il progetto complessivamente considerato quanto i tronchi risultanti da tale frazionamento. Ove ciò fosse possibile, l'effetto utile della direttiva potrebbe essere seriamente compromesso, poiché per le autorità interessate sarebbe sufficiente frazionare un progetto attinente al traffico a lunga distanza in una serie di tronchi successivi di modesta importanza per sottrarlo alle prescrizioni della detta direttiva ⁽³⁶⁾.

La Corte ha anche sottolineato che, al fine di decidere se occorra procedere a una valutazione ambientale, tale presa in considerazione cumulativa può rivelarsi necessaria al fine di evitare un'elusione della normativa dell'Unione tramite il frazionamento di progetti che, consideranti nel loro insieme, possono avere un notevole impatto ambientale. Incombe alle autorità nazionali esaminare, alla luce di tale giurisprudenza, se e in quale misura occorra valutare globalmente gli effetti sull'ambiente dei progetti in questione e dei progetti realizzati in precedenza ⁽³⁷⁾.

Punto 2.2.4 Valutazione degli effetti globali di un progetto

La sentenza Doel ha confermato un altro principio importante della direttiva VIA, ossia l'obbligo di valutare gli effetti globali di un progetto e di effettuare una VIA completa. Nei punti 64-72 la Corte ha rilevato che le misure stabilite per l'estensione di un progetto esistente (...) non possono essere separate dai lavori di modernizzazione ad esse inscindibilmente connessi, facendo quindi, nell'insieme, parte di un medesimo progetto. Infatti le misure contenute nella legge del 2015 (prolungamento della durata di vita) non possono essere artificialmente separate dai lavori necessari da un punto di vista tecnico e finanziario. (...) la Corte ha rilevato che le misure e i lavori fanno parte del medesimo progetto (punto 71). (...)

La necessità di considerare il progetto complessivamente (per quanto riguarda sia le sue componenti sia il suo impatto) è stata ulteriormente rafforzata dalla direttiva VIA riveduta ⁽³⁸⁾.

[nota 38: Cfr. l'allegato II.A, punto 1, lettera a), l'allegato III, punto 1, lettera a) e l'allegato IV, punto 1, lettera b), nonché il considerando 22 della direttiva 2014/52/UE («Al fine di garantire un livello elevato di protezione dell'ambiente e della salute umana, le procedure di screening e le valutazioni dell'impatto ambientale dovrebbero tener conto dell'impatto del progetto in questione nel suo complesso, compresi ove opportuno gli strati superficiali e sotterranei durante le fasi di costruzione e di funzionamento e, se del caso, di demolizione»)].

Oppure:

- **I progetti non possono essere “spezzettati” per eludere le procedure di valutazione di impatto ambientale** [sentenza sez. IV, 9 gennaio 2014, n. 36](#), ha confermato la [sentenza T.A.R. Sardegna, sez. II, 6 febbraio 2012, n. 427](#) (<https://lexambiente.it/index.php/materie/urbanistica/consiglio-di-stato64/urbanistica-mutamento-di-destinazione-d%E2%80%99uso-giuridicamente-rilevante>);
- 2.1.12 Spezzettamento dei progetti Obiettivi della Direttiva Negli Allegati III25 e IV26 della nuova direttiva si presta particolare attenzione all'effetto cumulativo dell'impatto ambientale di più progetti nella stessa zona ed alle azioni volte a contrastare il cosiddetto “salami slicing” ovvero lo spaccettamento di un singolo progetto in sotto progetti per evitare l'obbligo di valutazione ambientale complessiva. (https://www.isprambiente.gov.it/files/via-vas/Direttiva_VIA_2014_considerazioni_conclusive.pdf);
- **4- Salami slicing** Prendere in maggior attenzione all'effetto cumulativo dell'impatto ambientale di più progetti nella stessa zona e azioni volte a contrastare il cosiddetto “salami slicing” ovvero lo spaccettamento di un singolo progetto in sotto progetti per evitare l'obbligo di valutazione ambientale complessiva. (<https://www.quotidianolegale.it/il-parlamento-europeo-approva-la-relazione-sulla-nuova-direttiva-di-valutazione-impatto-ambientale/>);

- **L'UE dice basta al "salami slicing". Dal 2016 nuovi criteri per la valutazione di impatto ambientale:** Nell'ultima Plenaria del Parlamento Europeo è stato raggiunto l'accordo per la [revisione](#) della Direttiva sulla valutazione d'impatto ambientale (VIA). Che fissa i criteri che, sull'intero Continente, dovranno rispettare tutti i progetti, pubblici e privati. Si tratta di una normativa che in Europa interessa circa duecento tipologie di progetti, come ponti, porti, centrali nucleari, autostrade, discariche di rifiuti, inceneritori, cave, cementifici. Il più delle volte il non rispetto di queste regole è origine di disastri ambientali, contenziosi legali e sperpero di denaro, anche pubblico (<https://www.greenews.info/rubriche/lue-dice-basta-al-salami-slicing-dal-2016-nuovi-criteri-per-la-valutazione-di-impatto-ambientale-20131014/>);
- **Gruppo d'Intervento Giuridico onlus:** A livello europeo è noto come *salami slicing*, cioè la *furbesca* divisione di un unico progetto per attenuarne il previsto impatto ambientale. E' una prassi vietata, anche secondo la costante giurisprudenza comunitaria e nazionale. (<https://gruppodinterventogiuridicoweb.com/2019/11/12/a-chi-servirebbe-larrivo-del-metano-in-sardegna-cosi-in-ritardo/>);

CHIEDIAMO CHE LA PROCEDURA IN OGGETTO VENGA BOCCIATA.

4 – POTENZIALI EFFETTI CUMULATIVI LUNGO IL TRACCIATO DEI 3 KM.

Come abbiamo già detto nei punti sopra, l'aver presentato a VIA esclusivamente lo stralcio dei Lotti 2A e 2B, EVITA di fatto l'analisi degli impatti non solo del tracciato mancante sulle località in cui ricadrebbe: Stentatoio, Selvapiana, Montebonello, Scopeti, Casini, Contea, Dicomano, ma anche sulle zone interessate dal progetto in quanto non vengono considerati altri fattori cumulativi (in taluni casi addirittura contraddittori).

Partiamo dal più semplice che è l'effetto su Montebonello dove ricade quasi del tutto il progetto in oggetto.

Ricadute su Montebonello - in questa frazione esiste una Fabbrica Insalubre di 1° Classe⁶ (deposito, lavorazione, produzione di manufatti in gomma E.V.A: acronimo di Etil Vinil Acetato, un materiale plastico a base di polietilene⁷). La fabbrica rimane lungo il corso del fiume Sieve, ma abbastanza vicino in linea d'aria al tracciato che si snoda su rilevato per arrivare al viadotto del Torrente Argomena e finire in Galleria sotto la Torre Medievale di Montebonello.

Sempre dalla relazione presa in considerazione finora, a pag. 46 e 47 ci sono 2 immagini delle mappe di isoconcentrazione del 90.4° percentile del PM10 e del 99.8° percentile del NO2.

Come è evidente, con la realizzazione della Variante in oggetto, si avrà uno SPOSTAMENTO delle emissioni, dalla Rufina verso Montebonello. Dove però a Montebonello le emissioni della fabbrica non sembrano essere state prese in considerazione.

Dalla Relazione relativa (T01IA37AMBRE01A) si tiene a precisare che *"il comparto territoriale di analisi è quello composto dal Comune di Rufina e dal Comune di Pontassieve (fonte: Regione Toscana – Inventario Regionale sulle Sorgenti di Emissione in aria ambiente IRSE – aggiornamento anno 2010)"*. Un conto è fare un confronto con i dati in possesso a livello generale (se pur vecchi di 13 anni e *in termini di maggiore correlazione alla fonte "traffico stradale"*, come se il traffico fosse l'unica fonte di emissioni), un altro è quello di effettuare studi e analisi puntuali che possano servire ai fini degli impatti ambientali in una determinata e limitata zona (appunto già gravata da questo punto di vista), analizzando i vari inquinanti, non solo PM o NO2. Cosa che emergeva anche dalle precedenti Osservazioni di Arpat del 2010 (datate 15-1-2010, in fase assoggettabilità alla VIA, a firma del Dott. Franco Giovannini, AFR "Modellistica Previsionale" UO PCAI), in cui si scriveva: *"Poiché il biossido di azoto è un inquinante fotochimico, solo in minima parte emesso direttamente*

⁶ L'industria prima si chiamava STIGO, ora SELASTI

https://www.comune.pontassieve.fi.it/sites/www.comune.pontassieve.fi.it/files/documenti/1355822235500_A0_Relazione.pdf pag. 233

⁷ <https://www.selasti.it/gomma-eva-etilene-vinil-acetato/>

alla sorgente costituita dal traffico veicolare, per ottenere una stima delle sue concentrazioni occorre considerare anche eventuali trasformazioni chimiche in atmosfera, con un adeguato modello numerico”.

Oltre a questa mancanza, notiamo che comunque sia, in questa area, vi sarà un accumulo degli inquinanti visto lo sbocco anche della vicina galleria (a ridosso anche dei molti edifici che si trovano in quella zona). Per correttezza diciamo che la fabbrica insalubre è rimasta al centro del paese, e in un certo senso lo è anche di Rufina, anche se è separata dal fiume Sieve. Nella foto 5, il cerchio in rosa (a dx) è l’area dove è situata la fabbrica (in quella zona ci sono anche altre attività artigianali).

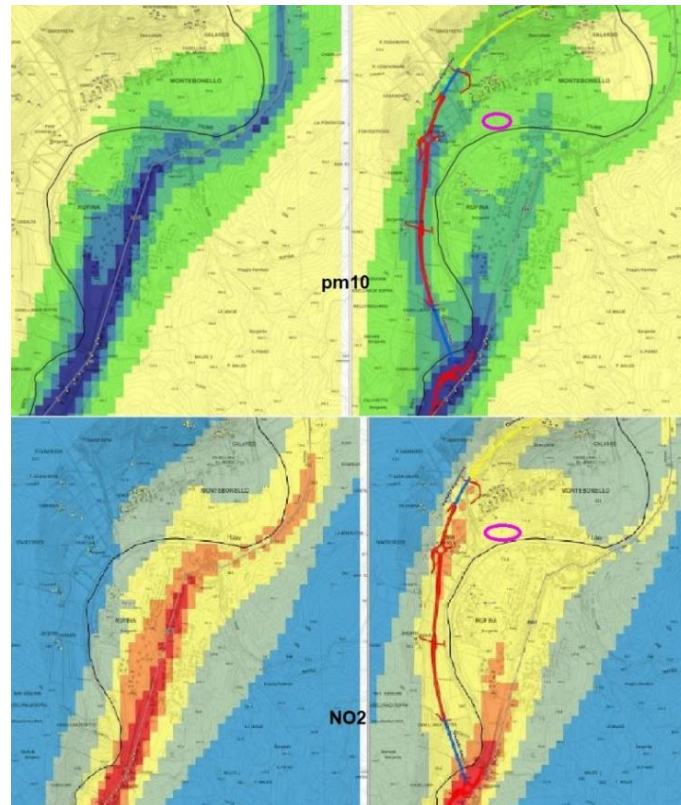


Foto 5

Nelle fotosimulazioni delle emissioni NO2, ci sembra strano anche che tutto il centro di Rufina (eccetto davanti alla Coop), rimanga tra 0,5 e 1 (mcg/mc – colore giallo). In quanto c’è anche la Stazione Ferroviaria con diversi parcheggi sempre pieni di auto, ed una circolazione interna che crea un movimento dovuto agli spostamenti tra scuola, lavoro, servizi, sport, quasi esclusivamente sempre nelle ore di punta. Ed è impensabile immaginare di diminuire il traffico interno e/o generato dalle attività locali, o che coloro che arrivano da Pontassieve o Dicomano, possano preferire la nuova variante per arrivare nel centro abitato di Rufina (con dispendio di km. inutili). A Rufina c’è anche un distributore di benzina, che si presume possa essere attrattivo per gli automobilisti per rifornirsi del carburante, anch’esso determina movimento dei mezzi in quel luogo (pesanti e non).

Ricadute a monte e a valle – Le ricadute a monte e a valle dell’area di progetto in oggetto, sono comunque difficili da valutare perché, come abbiamo già detto, non sono state studiate dal proponente. Ce le possiamo solo immaginare, purtroppo anche con una certa affidabilità dovuta proprio alla conoscenza che abbiamo del territorio, delle abitudini dei cittadini che si muovono, dell’utilizzo che gli automobilisti fanno di questa strada (SS67).

Rimanendo sempre sul piano delle emissioni, con la realizzazione dei lotti 2A e 2B si innesca inequivocabilmente un aumento del **traffico indotto su tutto** il tracciato della SS67 e soprattutto di mezzi pesanti, lo dice lo stesso proponente (vedere il punto 8).

Ciò comporterà un aumento delle emissioni, quindi, in tutte le frazioni situate lungo la SS67, soprattutto là dove in queste, vi siano i cosiddetti "imbuto", ovvero carreggiate compresse e vicine alle abitazioni; ciò non farà altro che aumentare le code attuali che, per ora, si manifestano solo durante le ore di punta del mattino e della sera (i classici spostamenti dei pendolari e degli studenti, come riportato dallo stesso ST che individua addirittura soltanto **2 ore di punta** al giorno, una la mattina dalle **7:45 alle 8:45** e una la sera dalle **17:15 alle 18:15**). Se nei luoghi ad *imbuto* le code dei mezzi aumentano di numero, di lunghezza e di tempo, per il previsto aumento di traffico, le emissioni (spostate da Rufina) faranno un bel picco. A discapito di chi abita e respira in quelle zone. Diciamo che non è proprio un bel risultato!

Ma di questi effetti negativi sulle frazioni non deve essere importato a nessuno, visto che la mole dei documenti presentati prende in esame solo la variante in oggetto e non tutti i 13 km. di tracciato.

5 – ALTRI EFFETTI CUMULATIVI LUNGO TUTTO IL TRACCIATO DEI 13 KM.

Lungo tutto il tracciato da Stentatoio a Dicomano, sono in atto altri progetti che, inerenti o meno la SS67, possono contribuire ad avere effetti cumulativi.

In ordine da Pontassieve verso Dicomano:

- **Biodigestore di Selvapiana**, con annessa rotatoria sulla SS67 e modifica anche di parte del tracciato esistente. Rotatoria che in realtà fa già parte del tracciato in oggetto dei 13 km. da Stentatoio a Dicomano, con precisione rappresenta il Lotto 1B. E quindi sarebbe un altro stralcio? Ma quanti stralci ci sono? Foto 6

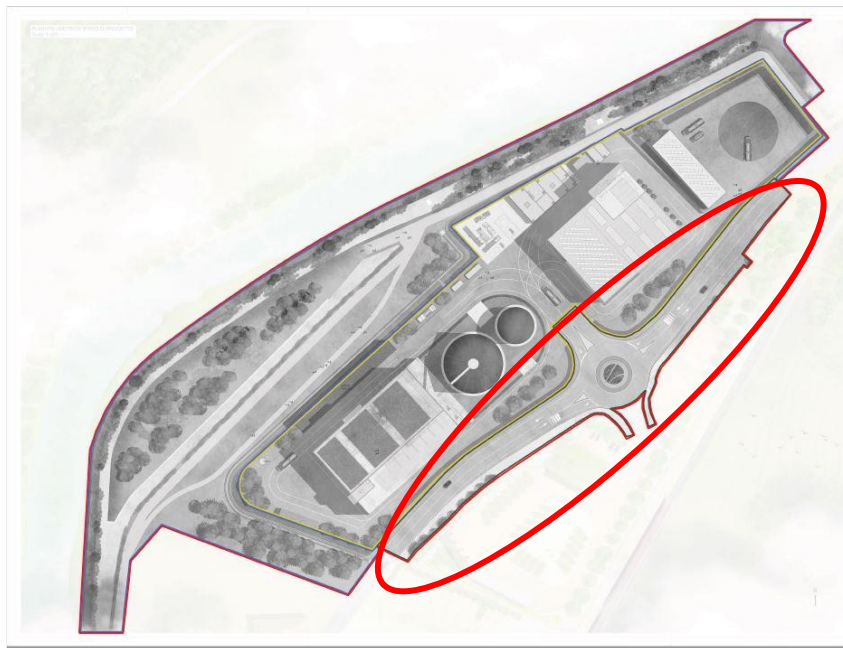


foto 6

- **Modifica di tracciato** per evitare il **passaggio a livello di Rufina** in zona artigianale (mobobilificio Bigozzi). Foto 7. Tracciato che da progetto si innesta sull'attuale biforcazione, rimane su Via 25 Aprile dove sarà realizzata una rotatoria di cui uno dei 2 bracci passerà sotto la linea ferroviaria per rientrare su Viale Duca della Vittoria (circa nell'area dove c'è un distributore di benzina). Questa opera, una volta realizzata, diventerà a tutti gli effetti la **SS67**, declassando il pezzo superato. Questo progetto è di RFI (anche se Anas è entrata nel gruppo Rfi). In realtà già questo progetto sarebbe più che sufficiente a migliorare la viabilità, senza dover realizzare la variante. Questo progetto PERO' ha anche una incongruità: l'opera diventerà la vera SS67 che continua poi in Viale Duca della Vittoria;

ma se realizzano anche la VARIANTE in oggetto che si sviluppa sull'altro lato del fiume Sieve (su Montebonello): **QUANTE STATALI 67 CI SARANNO?**

Le ipotesi sono 2:

- 1) La realizzazione del Lotto 2A e 2B, inerente questo iter di VIA, diventerà la nuova SS67 andando a declassare l'attuale SS67 che passa da Viale Duca della Vittoria.
- 2) Il progetto di foto 7 diventerà in quel tratto SS67 che si ricongiunge alla SS67 di Viale Duca della Vittoria (declassando solo il pezzo superato del passaggio a livello). Tale progetto è inserito tra quelli di interesse per il superamento dei passaggi a livello in Valdisieve (Accordo Quadro nei comuni di Borgo San Lorenzo, Vicchio, Dicomano, Rufina).

DOMANDA: ma se la SS67, che passa attualmente da Viale Duca della Vittoria, SARA' DECLASSATA se realizzata l'opera in oggetto, il progetto invece di RFI che diventa SS67 a sua volta, come fa a ricollegarsi ad una strada declassata che non è più SS67? (il progetto di RFI, dopo l'opera in oggetto, sarà dunque ri-declassificato? Ma c'è una mano sinistra che sa cosa fa la mano destra?).

Questi 2 progetti sono 2 opere in **CONTRADDIZIONE** tra di loro.

E come abbiamo già detto, **BASTA** il progetto di RFI per ottenere dei miglioramenti tangibili senza stravolgere irreversibilmente il territorio con l'opera in oggetto.



Foto 7 (anche su [FB Sindaco Maida](#))

- Altro **superamento del passaggio a livello nel centro** del paese di Rufina (con molte criticità: per il rischio idraulico, perché si scava al di sotto della linea ferroviaria per ricollegarsi alla **SS67**; per eventuali danni alle abitazioni, che sono vicinissime. Dovranno installare pompe idrovore e varie altre sbarre per impedire a persone ed auto di entrare nel sottopasso in caso di maltempo). Foto 8

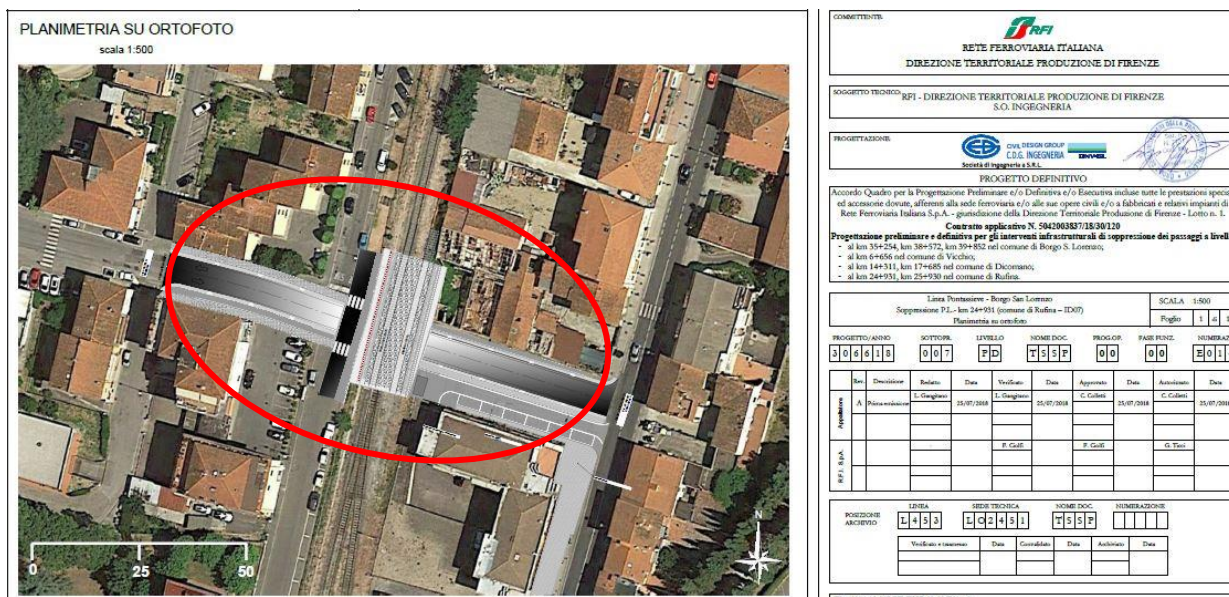


Foto 8

- Casse di Espansione a Scopeti ([Ordinanza Commissariale N°122 del 8/9/2022 Regione Toscana](#)).
Foto 9

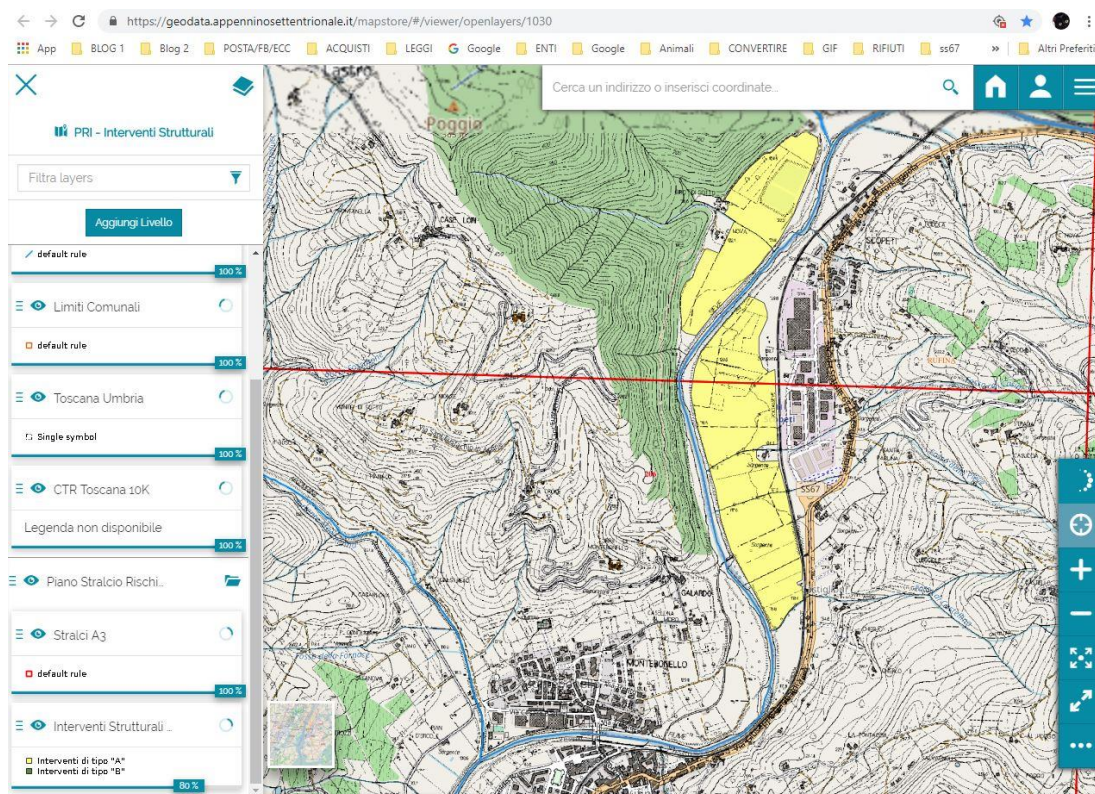


Foto 9

I piloni del viadotto che esce dalla galleria per congiungersi alla rotatoria di Scopeti, ricadono in gran parte nella cassa di espansione in riva sinistra del fiume Sieve, dividendola in due. **Eventuali volumi compensativi alla naturale espansione dell'acqua in caso di esondazione, e per non aggravare il RISCHIO a valle, da dove vengono recuperati? Lo ribadiamo anche più avanti.**

- **Bivio di Pomino** che si innesta anch'esso sulla **SS67**, di cui esiste già il progetto forse esecutivo, ma di cui ancora non si vedono i lavori. Foto 10



COMUNE DI RUFINA
Città Metropolitana di Firenze

AREA GESTIONE DEL TERRITORIO



Intervento di progetto

Foto 10 (VAS Del. D.G.C.Rufina Numero 118 Del 08-06-23)

Questo ciò di cui siamo a conoscenza.

Da tenere presente che, ad eccezione delle casse di espansione, tutti gli altri progetti sono inerenti alla SS67: o modifiche di tracciato, o innesti per migliorare la sicurezza, o rotoatorie per favorire l'accesso dei camion al Biodigestore di Selvapiana, o sottopassi uno dei quali diventa SS67.

Ma tutti questi progetti, sono passati da VIA o da assoggettabilità alla VIA? Sono TUTTI lungo il tracciato della SS67 che è il SOLITO tracciato inserito tra le opere di preminente interesse nazionale, di cui all'oggetto. Il SOLITO tracciato che corrisponde al progetto preliminare del 2010. Il SOLITO di cui è stato individuato un "CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE" nel quale inserire le varianti al tracciato attuale (che, tra l'altro, non è nemmeno rispettato perché la variante rimane quasi ovunque al di fuori del corridoio infrastrutturale, che è stato confermato così come lo conosciamo anche dal nuovo Piano Strutturale Intercomunale, dal PUMS e dal PTCP. Per cui occorrerà agire anche con Varianti ai Piani Strutturali e Piani Operativi).

Ci sembra di capire che di effetti cumulativi da considerare ce ne sarebbero fin troppi, ma forse non interessa a nessuno. Eppure trattasi di "modifiche" allo stato attuale proprio della SS67, ma tutto viaggia su binari completamente separati. Binari che ci servirebbero invece in Valdiesieve per aggiungersi all'unico binario della linea ferroviaria (nei tratti dove sarebbe possibile, ovviamente) per migliorare il servizio pubblico su ferro (che è un colabrodo). Aumentando i tratti con 2 binari, i treni potrebbero scambiarsi meglio agendo in modo migliorativo anche sul numero delle corse rispetto a quelle attuali. In proposito vi invitiamo a vedere un nostro video realizzato nel 2015: "LA BUONA STRADA FERRATA"⁸. Con un miglior servizio su ferro, ci sarebbero anche meno code verso Firenze (alle quali vanno aggiunti i mezzi in più previsti con la realizzazione della Variante, con poca lungimiranza nel suo complesso, ci verrebbe da dire!).

⁸ LA BUONA STRADA FERRATA <https://youtu.be/fQ4XeS3k5Nc>

NB. Di tutti questi progetti, ne potrebbe mancare uno, e cioè quello per cui in alcuni tratti si potrebbe spostare la linea ferroviaria attuale per recuperare spazio utile per realizzare una banchina sul tracciato attuale della SS67 (cosa che ci era stata detta da un ingegnere di una ditta che lavora sui binari, per manutenzione o altro, per conto di ferrovie).

6 – EVOLUZIONE DELL'IMPORTANZA "STRATEGICA" DI QUESTA STRADA

Tutto risale al 2001, quando fu inserita nel **Programma Infrastrutture Strategiche (PIS)** di cui alla legge n. 443 del 2001 (cosiddetta "legge obiettivo"), sotto la voce **"VALICHI STRADALI APPENNINICI** Toscana-Ammodernamento SS67 Tosco-Romagnola – Lotto 3: Variante fra le località di San Francesco in comune di Pelago e l'abitato di Dicomano". Strategica in quanto collegamento, allora, con la Romagna, in previsione del **VALICO** sotto il Muraglione che però è stato accantonato in quanto non ci sono molti mezzi che percorrono questa tratta (sempre Studi SISPLAN già citati). Con il progetto in questione, sia di 3 km. che di 13 km., il VALICO, non si vede proprio, e non si valica per niente da nessuna parte. Il tracciato è tutto su FONDOVALLE!

Da allora però c'è stato un susseguirsi di modifiche, sia legislative e sia perché i vari studi sul traffico⁹ effettuati dall'allora Società consortile To.Ro. S.r.l.¹⁰ (deputata a fare la progettazione e a rinfrescare via via l'interesse di questa arteria, in virtù del nome stesso To. Ro. che sta ad indicare Toscana e Romagna), dimostravano che la maggior parte del traffico non proveniva da Forlì ma bensì era generato dai pendolari che la percorrono quotidianamente da Dicomano a Pontassieve, per recarsi alle stazioni ferroviarie o per raggiungere in auto e moto i luoghi scuola/lavoro (verso Firenze soprattutto).

Da allora poi sono cambiate anche le leggi e si è superata anche la Legge Obiettivo, e a riguardo merita ricordare l'art. 1 del D.Lgs. n. 228/2011, che ha previsto l'obbligatorietà, per i singoli Ministeri, delle attività di valutazione **ex ante ed ex post** per le opere pubbliche o di pubblica utilità finanziate a valere sulle proprie risorse poste a bilancio o su quelle oggetto di trasferimento a favore di soggetti attuatori, pubblici o privati, nonché per le opere pubbliche che prevedono emissione di garanzie a carico dello Stato. La finalità di tale disposizione è, come indicato nella norma di delega, quella di garantire la razionalizzazione, la trasparenza e l'efficacia/efficienza della spesa in conto capitale per le opere pubbliche dei singoli Ministeri, che sono tenuti ad elaborare un nuovo documento, il Documento Pluriennale di Pianificazione, allo scopo di migliorare la qualità della programmazione e ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio (il contenuto di tale documento è stato integrato dall'art. 34, comma 15, lett. b), del D.L. 179/2012).

Con la presentazione dell'Allegato infrastrutture al DPEF 2007-2011 è stata introdotta un'importante novità nella logica di gestione e attuazione del PIS: è stata infatti evidenziata la necessità, a fronte del contenuto di carattere generale del programma inizialmente approvato con la delibera CIPE n. 121 del 2001, di pervenire all'individuazione di un numero limitato di opere prioritarie selezionate secondo criteri di efficacia nell'utilizzo delle risorse. Tale scelta è stata ritenuta necessaria a fronte dei sempre più stringenti vincoli di finanza pubblica e al fine di riorientare le previsioni di utilizzo delle risorse disponibili secondo una logica di più mirata efficienza allocativa. [...] Con l'entrata in vigore del Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 50/2016, e del successivo decreto legislativo correttivo (D.Lgs. 56/2017), nonché con la presentazione dell'Allegato Infrastrutture «Connettere l'Italia» al DEF 2017, l'esperienza della legge obiettivo (L. 443/2001) veniva definitivamente conclusa e superata e, con essa, anche quella del PIS, il principale contenitore della politica infrastrutturale nazionale avviato nel 2002. Venuto meno l'obbligo di predisporre l'aggiornamento annuale del PIS, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi adottato, nel giugno 2017, in attuazione del D.Lgs. 228/2011, le **Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche**, approvate dal CIPE,

⁹ Studio Sisplan 2001:

https://drive.google.com/file/d/0BwPdOiiC_X3vTlhOSEZ1Rm1BQUE/view?usp=sharing&resourcekey=0-qKfR3enMtUbJ5u6lPOf_tQ Studio Sisplan 2004:

https://drive.google.com/file/d/0BwPdOiiC_X3vZkhWTGd2aGd6eGs/view?usp=sharing&resourcekey=0-qqYNLFXDRnp5FpuP6_giQ

¹⁰ Statuto To.Ro. srl. https://drive.google.com/file/d/1bykrZ6DmgVQr_XdJnUrn2PhuInZAt7YJ/view?usp=sharing

che definiscono le procedure e i criteri per la valutazione ex ante e la selezione degli interventi da includere nel DPP [...].¹¹

Ad oggi per questa opera, o stralcio che sia, non è stato fatto per esempio una analisi della domanda o dei **costi-benefici**, in quanto opera, con investimenti **superiori ai 10 milioni di euro**, prive di introiti tariffari (foto 11), oppure ce le siamo perse tra i 526 documenti pubblicati sul sito del Ministero:

Le analisi di fattibilità potranno presentare un livello di approfondimento differenziato con riferimento alle quattro categorie di opere identificate dall'Allegato I del DPCM 3 agosto 2012, come specificato nella tabella seguente.

Tabella 2 – Requisiti delle analisi di fattibilità e tecniche valutative previste per categoria di opera

Categorie di opera (ex Allegato I, DPCM 3 agosto 2012, punto 2.5)		Requisiti delle analisi	Tecniche valutative richieste da DPCM e previste da LLGG
a)	Interventi di rinnovo del capitale (ad es. manutenzione straordinaria, recupero e ristrutturazione)	Le analisi si incentrano principalmente o esclusivamente su: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Confronto tra le alternative progettuali e valutazione della domanda ▪ Analisi parametrica dei costi, individuando, ove possibile, costi sostenuti per interventi analoghi 	Analisi della domanda Analisi Costi-Efficacia
b)	Nuove opere puntuali, con investimenti inferiori ai 10 milioni di euro, prive di introiti tariffari		
c)	Opere, con investimenti superiori ai 10 milioni di euro, prive di introiti tariffari	Le analisi si incentrano per le diverse alternative progettuali su: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisi della domanda ▪ Sostenibilità finanziaria e analisi di bancabilità per quelle opere ove è previsto il ricorso a capitali privati ▪ Analisi Costi-Benefici ▪ Analisi dei rischi 	Analisi della domanda Analisi finanziaria Analisi Costi-Benefici Analisi di rischio e di sensitività
d)	Opere di qualsiasi dimensione, escluse quelle di tipo a), per le quali è prevista una tariffazione del servizio (*)		

Fonte: Elaborazione su DPCM 3 agosto 2012, Allegato I, punto 2.5.

(*) per le opere per le quali è prevista una tariffazione del servizio si suggerisce di riferirsi ad opere per le quali sono previsti ricavi (tariffari/unitari ed ancillari). I ricavi non si riferiscono ad eventuali contributi pubblici in conto gestione.

Foto 11 (fonte [LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE](#))

Eppure un **analisi costi-benefici** sarebbe stata DOVEROSA, visto che stiamo parlando di oltre **170 MILIONI** di euro (solo su progetto definitivo, immaginando già da ora aumenti prevedibili durante la fase esecutiva, con le varianti in corso d'opera, le molteplici complicazioni che ci saranno, un eventuale rincaro dei prezzi delle materie prime, visto il periodo non felice dove importiamo quasi tutto da paesi lontani, e con le guerre in corso).

Tornando al punto, rispetto all'iniziale motivazione della strategicità di questa strada, si è passati dunque dal COLLEGAMENTO CON LA ROMAGNA, all'obiettivo principale che "è la realizzazione di un tracciato che, per sue caratteristiche funzionali e di sicurezza, rispetti le normative e le esigenze della mobilità del territorio in relazione alla percorrenza degli elevati flussi di traffico che percorrono i tragitti diretti verso e da Firenze sulla direttrice romagnola [...] il miglioramento della sicurezza generale delle condizioni e della qualità della vita dei centri abitati" (Sintesi Non Tecnica – SNT).

11

Peccato che anche da questo punto di vista non possiamo che far notare che i problemi NON vengono risolti, MA SOLO SPOSTATI (nei luoghi dove passerà la variante in oggetto).

Non solo: i PROBLEMI PERMARRANNO E AUMENTERANNO proprio nei luoghi non interessati dall'opera o da altri ammodernamenti, che si troveranno con l'aumento del traffico indotto dalla NOVITA' della nuova strada (ricordiamo sono solo 3 km!).

7 – IL RE E' NUDO

L'unica persona che in tutti questi anni ha detto qualcosa di sensato sul tema in oggetto, è l'Ing. Raffaele Celia, capo compartimento ANAS centro-Italia durante una assemblea pubblica a Rufina nell'Agosto 2017¹² (temporalmente, relativamente vicina).

In sintesi riassume alcune caratteristiche della strada attuale e ricorda che i flussi di traffico su Pontassieve (al 2017) sono intorno ai 14/15.000 veicoli con calo significativo nella domenica riconducibili a un traffico di **tipo pendolare** nei giorni feriali; a Rufina abbiamo un calo sensibile del traffico giornaliero medio anche durante i giorni feriali della settimana perché i veicoli si attestano intorno ai **7.500** (in tot.). Calando ancora di domenica. E con una bassa incidenza del traffico pesante che non cambia tra Pontassieve e Rufina, che è solo del 2,5%. (dato che può essere *condizionato o falsato* dalle condizioni attuali della strada).

Ma sul finale dice quello che non tutti vedono: *“A volte gli interventi di miglioramento, di adeguamento, di ammodernamento, **ATTRAGGONO TRAFFICO**. Questo lo dobbiamo tenere presente se abbiamo l'obiettivo di migliorare la vita degli abitanti del territorio. La progettazione se è finalizzata alla penetrazione dei territori che è il servizio che questa strada deve dare, deve essere una progettazione che non trasformi l'arteria in una strada a scorrimento veloce. Dove poi andiamo ad attrarre il traffico commerciale di lunga percorrenza **creando più disagi di quelli che ci stanno adesso.**”*

Occorre poi stare ben attenti anche ad un altro fattore che potrebbe indurre un aumento ulteriore del traffico (e succederà), il fatto che il comune di Dicomano tramite la SP551 si presti bene ad essere percorso da chi esce o si reca al raccordo dell'A1 di Barberino del Mugello che va direttamente in Emilia-Romagna a Bologna (questa sì che è una direttrice per il collegamento con la Romagna, ed è già fatta).

Che le strade NUOVE siano attrattive e abbiano anche la conseguenza di aumentare il traffico non lo diciamo noi; per esempio il Prof. Alberti¹³ dell'Università di Firenze durante un incontro pubblico¹⁴ sia a Pontassieve che a Rufina, ci parlava del Paradosso di Downs-Thomson (che già altri hanno studiato!), foto 12:

¹² <https://www.facebook.com/rufinacheverra/videos/1912891278928661/>

¹³ Professore Associato di Progettazione e Pianificazione Urbana presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze, dove attualmente è responsabile del Laboratorio di Progettazione e Pianificazione Urbana del Corso di Laurea Magistrale quinquennale in Architettura, insieme ad un corso sulla Smart City Planning per il corso post-laurea "ABITA" (Architettura Bioecologica e Innovazione Tecnologica per l'Ambiente). Nello stesso Dipartimento è coordinatore scientifico dell'unità di ricerca "SUP

¹⁴ <https://associazionevivereinvaldisieve.blogspot.com/p/con-il-treno-si-puo.html>

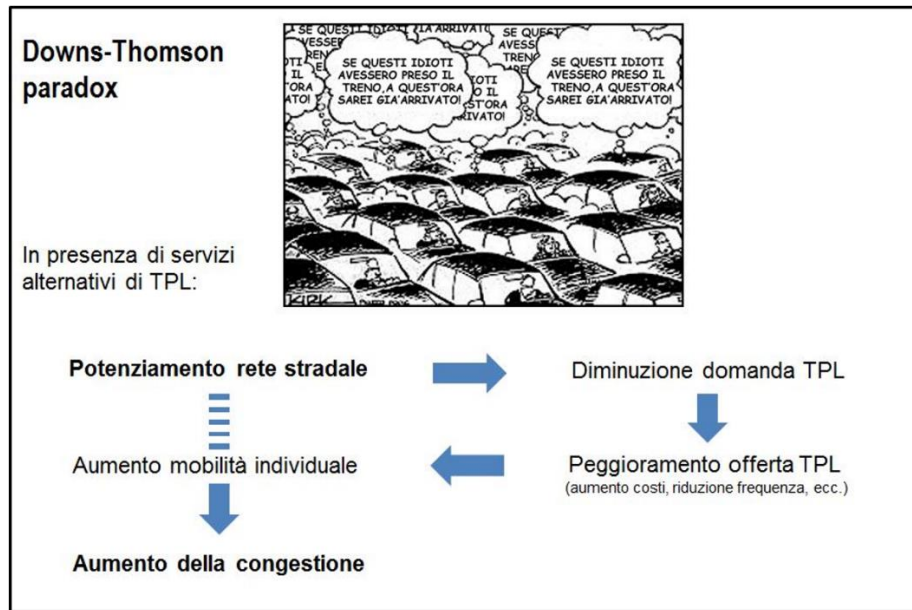


Foto 12

Ribadiamo che in Valdisieve di servizi alternativi abbiamo **LA LINEA FERROVIARIA** che ci collega con Borgo San Lorenzo (nel Mugello, con fermate a Scopeti, Contea e Dicomano) e da qui si può andare sulla linea faentina che va sia in Romagna che verso Firenze (via Vaglia), oppure ci si collega alla linea per Pontassieve da cui si può andare sia verso Firenze che in Valdarno.

Quindi per il fenomeno del pendolarismo (che grava sul tratto della SS67 tra Dicomano e Pontassieve), se solo si mettessero i MILIONI che si vorrebbe investire nei soli 3 km. di variante, per modernizzare i convogli, l'elettrificazione, lo sdoppiamento dei binari ove possibile (per consentire più scambi), più corse ravvicinate, costi unificati per un biglietto unico per i mezzi pubblici della città metropolitana di Firenze (per invogliare gli utenti a muoversi con i mezzi pubblici, visto anche lo SCUDO VERDE che è stato introdotto per chi arriva a Firenze), potremmo dire di aver raggiunto davvero il massimo della sostenibilità e della efficienza in un colpo solo. Cosa che ribadiamo, con la variante non si otterrà andando a peggiorare la situazione e a trasformare i luoghi irreversibilmente.

8- TRAFFICO: SITUAZIONE PEGGIORATIVA LUNGO TUTTO IL TRACCIATO

Come già accennato, una delle finalità di questa Variante è quella di ridurre il traffico nel capoluogo di Rufina, soprattutto dei mezzi pesanti.

Dallo *studio trasportistico* (T 05-EG 00-GEN-RE 03) emerge ciò che è evidente: questa strada è percorsa principalmente da pendolari che si spostano verso Pontassieve, da una parte, o Dicomano (Borgo San Lorenzo), dall'altra. I movimenti maggiori si riscontrano all'interno di Rufina, ma in corrispondenza o delle scuole o della Stazione FS o di attività commerciali (coop). Il traffico generato da Montebonello/Acone, non è incisivo. Ovviamente, il resto dei veicoli si sposta sia verso Pontassieve che verso Borgo S. Lorenzo, comuni dove, tra l'altro, ci sono le principali Stazioni Ferroviarie (con relativi cambi per altre direzioni), le scuole superiori o le tante attività sportive che non sono presenti a Rufina.

Studio Trasportistico (ST), che è stato realizzato esclusivamente nel tratto Scopeti/Masseto, come si evince dai rilievi eseguiti da operatori sul campo che, muniti dell'apposita strumentazione, hanno rilevato le manovre di svolta in 5 intersezioni localizzate nel comune di Rufina nella giornata di **lunedì 15 novembre 2021 tra le ore 7:00 e le ore 9:00 e tra le 17:00 e le ore 19:00** (fig. 2, pag. 8- ST).

Solo al livello generico, sono stati citati i dati delle postazioni di rilievo del traffico di ANAS a SIECI e SCOPETI.

Quella di Sieci - Pontassieve (pag. 17-ST) registra nell'ultimo trimestre del 2017 un flusso totale (per entrambe le direzioni) che va dai 15.000 ai 16.000 circa veicoli tra pesanti e leggeri. E quella di Scopeti (Rufina), dai 7.000 agli 8.000 veicoli circa (tra leggeri e pesanti, sommatoria totale di entrambe le direzioni).

I dati del Traffico Giornaliero Medio Annuo (TGMA), sempre di ANAS¹⁵ per l'anno 2017, riferiscono di una media giornaliera per Pontassieve di 13.868 leggeri + 308 pesanti, a Rufina 7.554 leggeri + 183 pesanti. Per il 2018, 2019, 2020 e 2021 non ci sono dati disponibili nelle due postazioni sopra. Mentre nel 2022 c'è il dato solo per la postazione di Rufina che è 7.395 leggeri + 97 pesanti; anche per il **2023 c'è solo quello di Rufina: 7.438 leggeri + 103 pesanti.**

Il dato su Pontassieve, comunque, poco ci dice sul traffico di Rufina. Per capirne l'eventuale andamento sarebbe servito uno studio specifico nei punti cruciali di incroci, rotatorie ecc. per vedere quanto di quel traffico effettivamente si incanala sulla direttrice di Rufina (per esempio in primis sulla Variante 67/bis di San Francesco all'imbocco della galleria - per chi arriva da Valdarno e Firenze-, oppure alla rotatoria della Vicas a Pontassieve che smista il traffico sulla SP34 e 67/bis).

Andando a ritroso nel tempo, ai primi dati ANAS disponibili per la postazione di Rufina, troviamo che nel 2013 il TGMA segnalava 7.398 leggeri + 186 pesanti (dati analoghi comunque anche per Pontassieve rispetto a date più recenti).

Se invece il confronto lo facciamo con i dati Sisplan del 2001 e 2004, notiamo che sulla postazione di Pontassieve i numeri sono più o meno simili a quelli degli ultimi anni, mentre quelli di Rufina hanno avuto un calo nel corso degli anni.

Tutti questi dati comunque confermano che almeno da più di 20 anni, i numeri dei veicoli sono più o meno gli stessi su entrambe le postazioni.

Nello ST si riportano anche le stime degli aumenti del traffico previsto (con calcolo matematico), prevedendo un aumento circa del 9% per i veicoli leggeri al 2027, e dell'11% per i veicoli pesanti al 2027 (riferiti al confronto tra il 2019 e il 2027).

Molti dei veicoli pesanti, comunque, anche con la Variante di 3 km., continueranno a prediligere il centro abitato di Rufina perché molti sono i **pullman di linea** (che fanno diverse corse al giorno, in andata e in ritorno e che non potranno passare dalla variante per ovvi motivi di fermate che sarebbero scomode per le persone), i **mezzi agricoli** che in questa zona sono tanti e che aumentano di più in certi periodi dell'anno perché è una zona vocata ad oliveti (quindi si devono raggiungere i frantoi), a vigne (spesso ci sono spostamenti anche di uva verso le cantine) e in parte al **trasporto del legname** proveniente da Falgano e Masseto. A tutti questi si aggiungano i **camion che riforniscono i negozi** e le attività a Rufina e i **camion del servizio di raccolta dei rifiuti (attuali e futuri).**

Solo per fare un esempio: prendendo i TGMA del 2023 di Anas (già citati), su Rufina si è registrata una media di **103 mezzi pesanti**. Soltanto le corse degli Autobus di Autolinee Toscane, dalla mattina alla sera, sono in tutto **34**, comprese quelle scolastiche (distribuite nelle 2 direzioni)¹⁶.

Quindi facendo una sottrazione grossolana e togliendo queste 34 corse quotidiane dalla media dei 103 mezzi pesanti del 2023, rimangono circa 69 mezzi pesanti, probabilmente equamente distribuiti nelle 2 direzioni. Ovvero ci sono circa 34 mezzi pesanti che percorrono il centro di Rufina, in entrata e anche in uscita. Molti dei quali riconducibili ai servizi delle altre attività di cui sopra.

Per fare dei conteggi più precisi c'era bisogno di uno studio in cui fossero riportati esattamente anche i mezzi pesanti (dimensioni ecc.); purtroppo lo studio effettuato da Anas nel 2021 e riportato sullo ST non ci aiuta perché non scinde i mezzi leggeri dai pesanti nelle 5 intersezioni prese a riferimento (fig. 2 di pag. 8), ne riporta solo il numero totale e soltanto a pag. 15 produce un grafico a torta dove i mezzi pesanti risultano essere il 2,52%, ma non ci dice quanto di questo 2,52% incide sul numero totale rilevato nelle varie sezioni individuate che attengono alle singole intersezioni.

Dal documento del 2022: MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI Analisi e indirizzi strategici per il futuro del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS):

¹⁵ <https://www.stradeanas.it/it/le-strade/osservatorio-del-traffico/dati-traffico-medio-giornaliero-annuale>

¹⁶ <https://www.at-bus.it/it/linee-e-orari/firenze> linee: 338B-325B-322A-322B-322C

In Italia vi sono 672 auto ogni 1.000 abitanti, quasi il 30% in più rispetto al dato medio di Francia, Germania e Spagna.

*Per incrementare la quota della mobilità sostenibile occorre lavorare lungo più dimensioni, con un approccio organico e integrato. Da un lato serve stimolare la domanda di mobilità sostenibile, ad esempio aumentando la convenienza all'uso del mezzo pubblico e favorendo comportamenti individuali più virtuosi. Dall'altro occorre migliorare l'offerta, dal punto di vista sia infrastrutturale sia della qualità dei servizi. In termini infrastrutturali occorre realizzare gli investimenti programmati e continuare a investire sulla rete di tram, metropolitane e ferrovie urbane per incrementare il trasporto pubblico "a maggiore attrattività" colmando un deficit, rispetto ad altre realtà europee, accumulatosi per molti decenni; sui nodi di trasporto per favorire l'intermodalità e la mobilità integrata; e sulle ciclovie e percorsi ciclopedonali, per favorire la mobilità attiva a piedi, in bicicletta, in monopattino, ecc. In termini di servizi, benefici sono attesi dallo sviluppo dell'approccio *Mobility as a Service*, dall'innovazione tecnologica (che può avere riflessi anche sull'esercizio del servizio) e, non ultimo, da una maggiore efficienza delle società che gestiscono il servizio per i quali devono essere rafforzati i meccanismi di selezione dei gestori. Guardando più avanti, e analizzando l'evoluzione dei principali driver della mobilità (a partire dall'evoluzione demografica e dallo sviluppo di nuove modalità di lavoro da remoto), nel prossimo decennio la domanda di mobilità delle persone potrebbe ridursi (soprattutto nel Mezzogiorno e nelle principali aree metropolitane) e potrebbe ulteriormente aumentare la quota di quella a-sistematica (che è più difficile da intercettare nell'attività di programmazione). Tali evoluzioni vanno monitorate e analizzate, seguendo l'approccio del piano processo.¹⁷*

Oltre alle azioni di cui sopra, che vadano a migliorare i servizi pubblici per gli spostamenti quotidiani per raggiungere principalmente i luoghi scuola/lavoro/sport/tempo libero, anche incrementare il trasporto delle merci, ora effettuato su gomma, spostandolo sulle linee ferroviarie potrebbe portare ad un effetto benefico, sotto tutti i punti di vista, per questa strada (e non solo). **In un ottica di Sviluppo Sostenibile e di qualità della vita.**

Come già ribadito più volte, la SS67 nella Valdisieva, corre quasi parallelamente alla linea ferroviaria, che però a causa dell'inefficienza del servizio, a causa dei tanti problemi che si riscontrano quasi tutti i giorni, da molti pendolari non viene preferita.

Vogliamo ribadire di nuovo anche un concetto già affrontato in alcuni punti sopra. Questo stralcio di Variante di 3 km. andrà a peggiorare la situazione in tutte le altre frazioni, soprattutto quelle situate a monte (Scopeti, Casini, Contea, Dicomano). Se non si è mai percorso questa strada, sarebbe il caso di provare a farlo, anche solo virtualmente con Google Maps. Perché il tracciato, nonostante regga abbastanza bene i flussi di traffico attuali, appunto nelle poche ore di punta, con l'aumento del traffico previsto o indotto di sicuro si troverà a patire quello che oggi *si ritiene* patire a Rufina.

Pensate che in questo periodo (Marzo-Aprile-maggio) è stato fatto un nuovo manto stradale per il **Tour de France** che passerà da qui, e nonostante i lavori durante tutto il giorno (alcuni di notte), regolati con personale e semafori, non ci sono stati grossi problemi. I problemi infatti si verificano esclusivamente quando alcuni passaggi a livello si bloccano o si rompono, o quando ci sono incidenti (per i quali poco si può fare perché accadono da per tutto anche nelle autostrade formando code gigantesche, e che comunque, quelli che accadranno a monte e a valle dell'opera, bloccheranno tutto come succede ora).

Sul tracciato, come dicevamo, soprattutto verso Dicomano, ci sono molti tratti ristretti (per le abitazioni sul fronte strada), sulla SS67 si affacciano molte delle scuole di queste frazioni, ci sono rettifili che come quello di Rufina che inducono gli automobilisti (e anche i camionisti) ad andare a velocità elevate e a fare sorpassi pericolosi (quasi tutti gli incidenti in queste zone avvengono per comportamento scorretto degli automobilisti), ci sono dei punti cruciali come l'incrocio per Londa dove, avendo il passaggio a livello molto vicino, si creano delle file di mezzi che poi bloccano anche la SS67 (soprattutto se si ferma un camion). Problematiche che si riscontrano anche per la tipologia di strada in cui si è trasformata nel tempo la SS67, sulla quale appunto ci sono le case e garage che hanno spesso le entrate direttamente sulla carreggiata, con

¹⁷ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Mims_Mobilit%C3%A0%20e%20logistica%20sostenibili_pag%20singola%20r3_0.pdf

le complicità del caso sia per chi deve immettersi sulla strada sia per chi deve girare (non essersene accorti in tempo, quando si autorizzava a costruire, è un errore che viene da lontano, dalle passate amministrazioni).

Tutto questo NON sparirà con la Variante in oggetto, e, visto gli alti costi già di questo progetto, chissà quanti anni ci vorranno per eventualmente realizzarla tutta fino a Dicomano (se mai avverrà).

Le opere più impattanti sono quelle che ricadono nei Lotti 2A e 2B, ma anche il resto del progetto (fino a Dicomano) prevedeva altre gallerie, altre varianti sviluppate sulla sponda destra del fiume Sieve, altri Ponti/Viadotti (ora non si chiamano più ponti, ma Viadotti).

Il primo passo da fare sarebbe, lo ripetiamo, quello di ammodernare la LINEA FERROVIARIA, insieme all'ammodernamento di alcuni tratti lungo tutto il tracciato della SS67 da ricavare dai campi adiacenti lungo il percorso. Con minor spesa (e con minori problemi costruttivi perché non sarebbe un'opera ex novo, ma ammodernamento dell'esistente).

Al contempo dotare i centri urbani di SEMAFORI INTELLIGENTI capaci di organizzare il traffico anche nelle POCHE ore di punta del mattino e del pomeriggio (dimostrate proprio dallo ST). Da notare che, soprattutto, dopo le ore 19/20 assistiamo ad un calo drastico di tutti i veicoli.

Adottare semafori alternati per i punti più stretti (forse solo 1 al Ponte di Rufina) per permettere di far defluire il traffico, quindi anche ad eventuali mezzi pesanti, in modo alternato, così come avviene anche a Firenze in Via Villamagna Rovezzano (altezza civico 115)¹⁸.

Nel CENTRO STORICO di Rufina NON esistono semafori neanche per attraversare la strada da parte dei pedoni (che arbitrariamente, attraversano dove gli pare), NON esistono semafori nemmeno lungo Viale Duca della Vittoria (SS67) in prossimità delle 3 scuole che ci sono, 2 elementari (una con asilo nido) e una scuola media. Siamo in un lungo rettilineo dove le auto prendono velocità a scapito della sicurezza dei pedoni. Semafori a richiesta ai passaggi pedonali in prossimità delle scuole permetterebbero di attraversare in tutta sicurezza (impedendo di fatto di andare troppo veloce in quel tratto di strada).

Inoltre andrebbero fatte rispettare le regole del Codice della Strada agli automobilisti e camionisti perché in Viale Duca della Vittoria non si fanno multe a chi sosta con l'auto o col camion impedendo di fatto il normale deflusso nelle carreggiate. E a dimostrarlo sono proprio le foto pubblicate dal Sindaco di Rufina in uno dei tanti post, dove si vede che un'auto e un camion in sosta intralciano la carreggiata e gli altri mezzi devono invadere la carreggiata opposta. Foto 13 (tratta da un articolo di Radio Sieve del 2017, ma sempre attuale per il comportamento scorretto che non è mai cambiato).

In merito a queste soluzioni meno impattanti, vi invitiamo a leggere una nostra lettera alla Prefettura di Firenze del 2011:

https://docs.google.com/document/d/0BwPdOiiC_X3va0pSQW10X3BIN1k/edit?usp=sharing&oid=112348637915566161870&resourcekey=0-E3LmwO5WVv5tZqT2CyfDsA&rtpof=true&sd=true

¹⁸ <https://www.comune.fi.it/comunicati-stampa/sicurezza-stradale-attivato-nuovo-semaforo-villamagna>



Foto 13



Foto 14

Poi ci sarebbero altri accorgimenti che aumenterebbero la sicurezza, come sistemare meglio alcune delle strisce pedonali che ci sono, perché alcune sono al buio, o rimangono dietro a dossi, o sbucano direttamente davanti ad un palo di segnaletica e agli alberi sul marciapiede, anche sfasate rispetto all'abbassamento del marciapiede per le barriere architettoniche (foto 14). Una persona in una sedia a rotelle, se non cade sulla carreggiata cercando di fare lo scalino, di sicuro picchia sui pali che si trova di fronte oppure li deve scansare uscendo dalle strisce. Anche in questo caso sarebbe da verificare la posizione migliore per la sicurezza dei pedoni.

Così come potrebbero essere realizzate le famose passerelle pedonali ai ponti, come quello di Contea, che nel 2019 ha avuto dei lavori di ammodernamento, ma le passerelle su entrambi i lati non sono ancora state fatte (e se ne parlava già molto prima del 2019).

Oppure una passerella pedonale (o due) sia al ponte di Rufina sulla SS67 che a quello di collegamento tra Rufina e Montebonello (che ha già delle sporgenze esterne su alcune ci sono i lampioni, potrebbero essere unite), da realizzare sull'esterno, per mettere in sicurezza i pedoni e recuperare la carreggiata per i veicoli.

9- COSTI

C'è stata un'evoluzione nel corso degli anni anche dei costi di questa OPERA, per certi versi come è ovvio che sia, dovuta al trascorrere del tempo e all'adeguamento dei prezzi, per altri evidenza come il costo di questa opera fosse spropositato fin dall'inizio se paragonato al momento storico di riferimento.

Da tenere presente che fino al 2015 il finanziamento era considerato per intero su tutta la tratta dei 13 km. fino a Dicomano, poi, rendendosi conto della dimensione del finanziamento, ci si è orientati a prendere in considerazione SOLO lo stralcio (ciò non toglie che la VIA doveva avvenire su tutto).

Si passa dai 25 Milioni nel 1998 (per 13 km.), ai 242 Milioni nel 2015 sempre sui 13 Km. ai 70 Milioni sempre a fine 2015 solo per lo Stralcio, fino ai giorni nostri, sempre e solo lo stralcio, in cui si ipotizzano 125 Milioni

di lavori e manodopera che con l'aggiunta di imprevisti ecc. salgono a **165 Milioni**¹⁹ (con aumento ulteriore dovuto all'impennata dei prezzi delle materie prime di questi ultimi tempi).

Mettiamo una tabella sotto per rendere l'idea, foto 15:

ANNO RIFERIMENTO	ITER RELATIVO	TRATTA-TRACCIATO	KM.	EURO	€/KM.	altre info
1998	Prima convenzione regione- Anas-Provincia FI	Stentatoio-Dicomano	13	25 Milioni (50 miliardi vecchie lire)	1.9 M€/Km.	
2003		Stentatoio-Dicomano	13	128 Milioni	9.8 M€/Km.	100 milioni - 2004 - https://drive.google.com/file/d/1kGcNFYkReigtajoGgDPDwE317Wo5PIn/view
2010	Assoggettabilità alla VIA	Stentatoio-Dicomano	13	192 Milioni	14.7 M€/Km.	https://www.nove.fiorenza.it/b003191610-consegnato-all-anas-il-progetto-per-la-variante-alla-ss67.htm
2015	Nuova Convenzione Anas- Regione- Città Metropolitana	Stentatoio-Dicomano	13	242 Milioni	18.6 M€/Km.	
2015	Nuova Convenzione Anas- Regione- Città Metropolitana	Bypass Rufina	3,5	70 Milioni	20 M€/Km.	
2016	Dichiarazioni su Articoli	Bypass Rufina	3,5	74,300 Milioni	21.22 M€/Km.	di cui circa 25 in capo ad Anas, e 50 di FSC
2017	Finanziamento Cipe	Bypass Rufina	3.0	75,230 Milioni	25.07 M€/Km.	di cui circa 25 in capo ad Anas, e 50 di FSC
2022	Aumenti derivanti da aumento prezzi, per 20 milioni	Bypass Rufina	3.0	95 Milioni	27,53 M€/km	di cui circa 25 in capo ad Anas, e 50 di FSC + 20 MIL x aumenti dovuti aumento prezzi
2022	Tolti, per ora, 45 milioni dal fondo di FSC - fonte Anas	Bypass Rufina	3.0	dai 75 M. ascende a 137 Milioni	39,7 Milioni di € a km.	di cui 25 sempre di Anas, più 5 di FSC
2021/2022	Programma Triennale dei lavori pubblici 2021-2023 ANAS	Bypass Rufina	3.0	95 Milioni	27,53 M€/km	CUI: L80208450587201900123
2023	Iter di VIA ministeriale	Bypass Rufina	3.0	165 Milioni compreso impresvisi + aggiornamento prezzi	55 Milioni di €/km.	

Foto 15

Siamo sicuri di non sapere dove spendere meglio tutti questi milioni di euro che servono solo per un opera di 3 km. che oltretutto non risolve, ma sposta, le problematiche su altre frazioni??

10 – ALTERNATIVA ZERO

Nella Relazione SIA – descrizione dell'opera (T01-IA20-GEN-RE01), si valutano le varie alternative sia sul versante di Pontassieve che di Rufina (alternative mai presentate alla popolazione in assemblee pubbliche, e sempre accantonate per non rischiare di perdere l'importanza –economica e politica- sull'unica scelta a cui volevano tendere, cioè quella su Montebonello).

Stando allo specchietto di pag. 19, è del tutto evidente che l'eventuale soluzione denominata **EST 3** (che per il primo tratto a Masseto si allaccia alla Est 2, in verde), per un territorio di questa natura, fosse stata la migliore in quanto per un 66% sarebbe stata in galleria e solo per 34% in tratti all'aperto (di cui il 14% in viadotto). La si è esclusa SOLO perché la terra degli scavi delle gallerie, non potendo servire per fare molti tratti in rilevato (come la soluzione scelta per l'opera in oggetto), sarebbe stato oneroso smaltirla. Ecco il passaggio di come lo spiega il Proponente: ***“L'incremento delle lunghezze dei tratti in galleria, se da una parte consente di ridurre l'occupazione di suolo e l'interferenza con i sistemi ambientali, paesaggistici ed***

¹⁹ <https://drive.google.com/file/d/1Xuy34DyjbliZSpawIWu0QU9vjQLwPr6/view?usp=sharing>

antropici, dall'altra determina volumi crescenti di materiali di risulta, la cui collocazione (trasporti e conferimento) può presentare criticità ambientali e territoriali da valutare nel bilancio complessivo.”

Un'opera così costosa (quasi 55 milioni a KM.), non può fermarsi di fronte ad una cosa del genere se davvero consente di RIDURRE l'occupazione del suolo, l'interferenza con i sistemi ambientali PAESAGGISTICI ed antropici. Anche la nostra COSTITUZIONE è chiara in tal senso. E l'Art. 9 dei principi fondamentali si esprime così:

*“La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica [cfr. artt. 33, 34].
Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione.
Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.”*

Se è vero che l'AMBIENTE deve essere TUTELATO anche nell'interesse delle **prossime generazioni**, il problema dei materiali di risulta **DOVEVA ESSERE SUPERATO**.

Ma al di là di questo, torniamo anche alla famosa **alternativa 0** di pag. 43 della stessa relazione di cui sopra. Leggiamo: *“Nel presente studio di impatto ambientale **non è stata esaminata l'“alternativa 0”,** ovvero la non realizzazione dell'opera, in ragione degli evidenti benefici che la realizzazione dell'opera porta al clima acustico ed allo stato di qualità dell'aria che caratterizzano l'attuale itinerario della SS67.”*

Il D. Lgs. 152/2006 all'art. 22, comma 3, lettera d), riporta che: *“d) una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, **compresa l'alternativa zero**, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali;”*.

In questo caso, stando alle parole scritte nella suddetta relazione, il Proponente dichiara invece che l'alternativa zero NON E' STATA ESAMINATA e solo perché la scelta di realizzare l'opera è quella che porta a quei benefici che si richiedevano ecc.

L'eventuale studio dell'Alternativa 0, di non realizzazione dell'opera, poteva essere l'occasione INVECE per studiare veramente eventuali alternative agendo anche sull'adeguamento del tracciato esistente, considerando misure mitigative sul tracciato attuale, come abbiamo già ripetuto più volte negli altri punti: con semafori ad hoc in certi punti del centro abitato, una rotatoria a Masseto/Bigozzi (su piano di campagna dove è ora e non a 6 metri di altezza come quella prevista dall'opera in oggetto in quanto considerata una “variante” che deve avere certe caratteristiche progettuali); altre miglioramenti di cui aspettiamo la realizzazione come il superamento del passaggio a livello a Masseto (con progetto già avanzato) e il bivio di Pomino; anche una diversa mobilità all'interno del centro abitato stesso di Rufina dove si possono studiare percorsi alternativi per rendere alcuni tratti a senso unico (per deviare il traffico per esempio di Montebonello/Acone a non entrare nel centro del paese). Poteva essere interessante anche valutare la realizzazione di un secondo ponte che allacci Rufina a Montebonello per esempio circa nella zona del campo sportivo di Rufina, saltando il fiume Sieve, sbarcando su Via Colognolese (che però non sarebbe a carico di Anas, quindi non viene preso in considerazione). O subito dopo le ultime abitazioni di Rufina su Via 25 Aprile.

Insomma tutte cose che potevano servire ed essere anche realizzate già 20 anni fa, se non ci si fosse **ABBARBICATI al fatto che il finanziamento arriva a livello nazionale (per via di Anas) per cui Anas può gestire questi soldi pubblici solo su strade di sua proprietà, o varianti di esse.**

Tutto tempo perso inutilmente, a non fare migliorie sul percorso attuale a partire in primis da una ROTATORIA a Masseto senza cespugli di oleandri, come quella attuale, che impedisce di fatto la visuale ai mezzi che si immettono sulla SS67 causando anche incidenti. Tutto per non “rischiare” di perdere la possibilità della *nuova variante* qualora molti dei problemi fossero stati risolti.

Questo non è pensare alla comunità, sembra più il tentativo di fare di questa strada una bandiera politica che poi, ogni 5 anni, subentra per le elezioni amministrative (infatti a Giugno 2024, si vota anche in questi comuni della Valdisieve).

11- TRACCIATO IMPATTANTE

Facciamo notare che questo nuovo tracciato è completamente **rialzato** (su terra) dal piano di campagna per ovviare al rischio idraulico. Si va dalla rotatoria, chiamata di Masseto (situata davanti al mobilificio Bigozzi), che è a **ben 6 metri** di altezza dal piano di campagna attuale, al primo ponte sulla Sieve che poi è un viadotto (su piloni fino ad entrare nelle prime vigne sul comune di Pontassieve), quindi di nuovo in rialzato (alcuni punti anche di 7 metri) fino alla rotatoria di Pian d'Ercole alta **almeno 4 metri**. Foto 16: visuale dalle colline di Rufina del tratto in rilevato su Montebonello (nel cerchio la zona con rilevato di 7 metri). Al posto delle vigne si vedrà il tracciato che in alcuni punti, appunto, è altissimo.



Foto 16 - visuale dalle colline di Rufina del tratto in rilevato su Montebonello (nel cerchio la zona con 7 metri)

Poi il tracciato prosegue sviluppandosi nel Viadotto sul torrente Argomenna, Galleria e di nuovo viadotto sul Sieve per Scopeti (con piloni che sono alti anche **22 metri**). Qui in questa area il Piano Strutturale di Pontassieve individua aree di **“emergenze vegetazionali, floristiche, faunistiche e di areale”**, in particolare Veg 3 e 6 oltre che faunistica 4, lungo tutto il tratto del Sieve²⁰ (per la fascia ripariale igrofila ben strutturata e per la presenza di una lecceta rupestre, habitat incluso nelle liste della Direttiva 92/43/CEE e nelle liste della Regione Toscana n. 56 del 2000 – Norme per la tutela e la conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatica. Dal Parere della Comunità Montana del 29-1-2010, durante Iter di Assoggettabilità, Prot. 762/14).

Il tracciato è un nastro che si snoda tra vigne pregiate DOCG e la campagna. Nastro che, come si evince dalle planimetrie dello studio dell'esondazione del fiume (T00-ID01-IDR-PL01A.pdf), ante e post opera, è così ALTO per evitare di rimanere sommerso in eventuali piene del fiume per un Tempo di Ritorno (TR) di 200 anni.

Anche questa cosa non è positiva in quanto l'eventuale esondazione, se senza la realizzazione dell'opera avrebbe la possibilità di espandersi in modo naturale sulla campagna, con l'opera realizzata troverà dei *muri* insormontabili per cui, se è vero che salverebbe (per modo di dire) alcune aree alluvionabili (che comunque essendo in aperta campagna sono quasi sempre solo vigne e campi), fa sì che i volumi di acqua che non si espandono in modo naturale, trovando la barriera del tracciato, si riversino in modo negativo altrove, in questo caso sul lato di Rufina che invece è abitato e con tante attività (stadio, coop, ecc.). Da tener presente che il lato di Rufina ha attualmente un argine a protezione, che però è abbastanza basso e in molti punti è

²⁰ https://www.comune.pontassieve.fi.it/sites/default/files/documenti/1355826618131_B44_nord_Emergenze.pdf

modificato perché chi conduce gli orti oltre quel muro, ha fatto tanti piccoli passaggi con scalette ecc. (anche abbassandolo).

Non li abbiamo trovati, o li abbiamo persi nella mole dei documenti, studi di eventuali di **volumi compensativi** per ovviare al peggioramento su Rufina.

Non solo tutto il tracciato è in rilevato creando una barriera, anche i viadotti sono molto alti. Di quello su Scopeti abbiamo già indicato che i piloni più alti sono 22 metri, poi c'è il **Viadotto** del Torrente Argomenna, i piloni arrivano a circa 12 metri di altezza dove si ricongiungono alla galleria (ai quali vanno aggiunti i 3 metri delle barriere antirumore e anti uccelli).

Ricordiamo che precedentemente la galleria doveva passare tra l'abitato di Montebonello e il Cimitero, adesso passa sotto la montagna dove si trova la torre Medievale di Montebonello, con l'imbocco più in alto.

Siccome anche il salto sulla parte opposta della galleria (versante Scopeti) è molto alto, ci si chiede come mai, visto che si buca una montagna, non si poteva stare più bassi per DIMINUIRE, se così si può dire, l'impatto visivo e paesaggistico di questi 2 VIADOTTI?

Da tenere presente un'altra cosa: entrambi questi viadotti hanno una pendenza abbastanza evidente.

Se prendiamo di esempio la galleria di MONSAVANO, già realizzata, ci rendiamo conto come nel senso di marcia in discesa, gli automobilisti che in quella zona possono andare solo a 60 Km/h (su una strada che però è di 90 Km/h, e che inizialmente anche la galleria aveva una velocità più alta, modificata nel corso del tempo a causa degli incidenti), si trovino alla fine della galleria a velocità ben più alte, a 80/90 Km/h. innescando un rischio di incidente costante (come ogni tanto accade anche nella Monsavano).

Perché questa arteria, come già detto e ridetto, non è un'autostrada (anche se molti pensano che lo sia). Questa strada viene percorsa da tutti i tipi di automobilisti, da quelli più anziani che si recano al mercato di Pontassieve il mercoledì mattina, a quelli che vanno alla Coop sempre di Pontassieve, e da tutti gli altri (compresi i mezzi agricoli che abbiamo citato altrove) che non rispettando il limite di 60 si trovano in uscita ad andare molto più veloci non essendo abituati e non avendo mezzi appropriati. CON TUTTI I DISAGI DI SICUREZZA PER TUTTI. In quella galleria appunto, spesso capitano incidenti gravi perché si *presta* per fare i sorpassi dei mezzi più lenti o degli automobilisti imbranati (non a caso c'è il divieto di sorpasso perché pericolosa, con una curvatura che non fa vedere la carreggiata opposta).

Non ci vogliamo immaginare cosa potrebbe accadere (e accadrà) nelle discese in uscita dalla galleria dell'opera in oggetto, a sud e a nord, stante il fatto che dal documento P01AP01TRADG01A si evince che dalle 2 rotatorie a Masseto e Scopeti, il diagramma della velocità va da 30 km/h ai **100 Km/h**. proprio nella galleria. Sono un saliscendi anche gli imbocchi alle rotatorie previste a Scopeti, a Montebonello e a Masseto, in quanto, prima o poi, da quelle altezze (dai 6 ai 4 metri) ci si deve ricollegare al piano di campagna sul tracciato attuale.

Insomma, è un'OPERA MONUMENTALE che potrebbe somigliare ad una autostrada, senza però averne le caratteristiche, ed è di 3 km. soltanto (quasi fosse un raccordo!).

Inoltre percorre un tracciato completamente al di fuori del corridoio infrastrutturale previsto che era stato lasciato abbastanza largo proprio per permettere di adagiarsi il nuovo tracciato, anche se avesse avuto bisogno di qualche correzione, comunque rimanendoci dentro. Foto 17

CODIFICA DOCUMENTO T01-IA10-GEN-RE01	PROGETTAZIONE MANDATARIA PRO ITER MANTANTI CIRCOLO sinergo VA VA	REV. B	FOGLIO 60 di 79
		Data 02/2024	

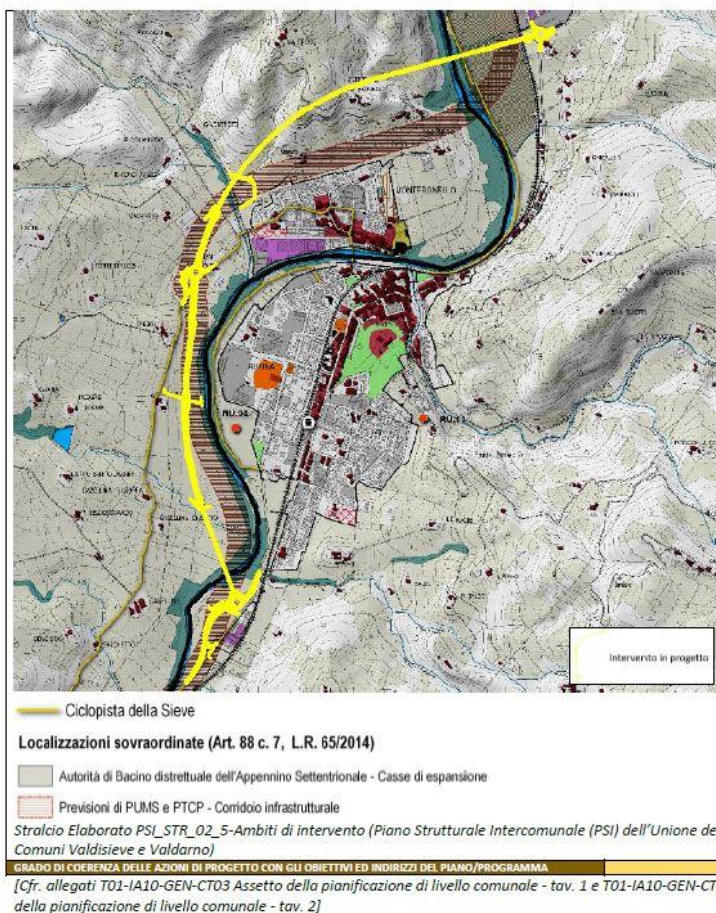


Foto 17

E meno male che, sul lato di Pontassieve, dove scorre quasi per intero il progetto, doveva essere quasi tutto in “armonia” morfologica e seguire i lineamenti del paesaggio (con diversi tratti definiti “a tasca” ecc.). Anche la stessa Relazione del RU Pontassieve- Elab. A, si esprimeva in modo simile: *“L’insieme delle trasformazioni, compresa quella più importante del nuovo tracciato stradale della statale 67, dovrà essere pensato, progettato e realizzato tenendo conto dello straordinario paesaggio che attraversa questo territorio e della sua fragilità dovuta ai due fiumi, Sieve e Argomenna, che lo attraversano”*.

Niente di tutto questo.

Un cazzotto in un occhio anche per i rufinesi che abitano ai piani alti e sulle colline tutto intorno che si vedranno deturpare per sempre il loro Ambiente, il Paesaggio, con una OPERA FARAONICA che peggiorerà la situazione attuale; senza pensare che allontanando gli automobilisti definiti “di lunga percorrenza”, se così si possono chiamare coloro che arrivano da Dicomano, Borgo San Lorenzo o Pontassieve, anche le attività commerciali del comune di Rufina possono rischiare di chiudere o vedere diminuite le presenze e gli acquisti.

12 – RENDERING

Non si capisce bene che programmi tecnologici ci siano quando si devono fare i rendering, perché in tutti i progetti in cui ci siamo imbattuti come Associazione Vivere in Valdisieve, notiamo che il rendering generalmente tende a “sminuire” l’impatto visivo nei confronti di chi lo guarda.

Qui forse ci troviamo nella stessa situazione. Nelle fotosimulazioni a corredo dell’Autorizzazione Paesaggistica, i rilevati non si impongono e non fanno emergere l’altezza reale (soprattutto se si pensa alla rotatoria di Masseto alta 6 metri – nelle vicinanze c’è il rilevato della linea ferroviaria che è alto appena 2,5

metri-, e quella di Pian d'Ercole 4 metri). E non si fanno vedere molte ricostruzioni dai tanti punti di vista, compreso dalla collina su Rufina o dalla valle dell'Argomena e dalle abitazioni che ci sono in territorio aperto. Quasi tutte le immagini sono realizzate con un punto di vista più alto dell'opera, così da schiacciare il tutto. Magari servirebbero anche altri punti di vista più reali.

-Nel documento file T00IA02AMBFO01B, ingrandendo le immagini, dopo la **rotatoria di Masseto** e il viadotto sul fiume Sieve e il primo pezzo nelle vigne, su piloni, il tracciato SEMBRA tutto sul piano di campagna. Mentre dalla progettazione si vedono bene le linee dei rilievi.

Mentre mastodontico appare già il viadotto sull'Argomena (e nella foto simulazione non ha nemmeno i pannelli fonoassorbenti alti 3 metri).

Della rotatoria di Masseto abbiamo già detto tanto, e comunque sarà alta come gli edifici artigianali e le abitazioni che ci sono lì davanti.

-L'altro file T00IA02AMBFO02A evidenzia il **viadotto su Scopeti** (ripreso dall'alto guardando Scopeti, in modo da non evidenziare le altezze dei piloni e l'impatto sul fiume), ed un pezzetto di tracciato tra le vigne, dove sullo sfondo si vede l'agglomerato delle abitazioni di Masseto (sul lato sinistro del Sieve). Questo significa che la pendenza che vediamo del terreno, sulla sinistra dell'immagine, non è corretta perché in quella zona le vigne sono in discesa verso il fiume. Mentre la foto ce le fa vedere in salita.

-Nel file T00IA02AMBFO03A, del **viadotto sul torrente Argomena** si vedono solo i primi 2 piloni. E dà l'idea di essere piuttosto basso sulla strada che incrocia Via Argomena che porta a Santa Maria in Acone. Tra l'altro è stato inserito in modo sbagliato perché sembra ricadere proprio sopra la condotta del metanodotto (si vede dai paletti gialli), e abbastanza prima della strada vicinale, invece, su cui ricade da progetto. Strada vicinale asfaltata che dal progetto si vede che sarà addirittura modificata (se di nuovo asfaltata o meno, non ci è dato saperlo). Foto 18: Immagine attuale della VALLE DELL'ARGOMENNA, SULLO SFONDO IL MONTE GIOVI (Area che fa parte di AREA di reperimento Parchi – RU comune di Pontassieve, tav. D2).



Foto 18 – veduta valle del torrente Argomenna, dove svetta Monte Giovi.

-Nel file T00IA02AMBFO04A il **viadotto di Scopeti** è anch'esso schiacciato dalla visuale e riprende solo l'arrivo sulla rotonda dove è già più basso perché si va a riconnettere con la SS67. Manca del tutto la visuale dal fiume Sieve, da Montebonello (ansa del fiume Sieve/Cartiera), da Galardo, dalle abitazioni di Galardo ecc..

In quel punto ricordiamo che c'è una pescaia chiamata degli Alessandri, in quanto forniva l'acqua per la corrente elettrica alla vicina Cartiera di Montebonello attraverso un bel canale (tutelato dai Piani Strutturali). Pescaia che di recente ha visto anche la realizzazione di una centrale idroelettrica.

Quel punto è molto suggestivo da un punto di vista paesaggistico perché il fiume è stato mantenuto al naturale, senza antropizzazione, sul quale svetta la montagna sempre verde e molto ripida e la bella pescaia

che da un lato ha la centrale idroelettrica, dall'altro ha ancora le chiuse di una volta che servivano alla Cartiera. Ecco, guardando questa valle da questi punti, con il nuovo viadotto, darebbe l'impressione di vedere un viadotto di una classica autostrada, ma siamo solo di fronte ad un pezzettino di soli 3 km. di strada extraurbana di seconda classe. Eppure questo tratto è davvero particolarmente suggestivo, bello sotto tutti i punti di vista. Foto 19 e 20

Insomma, anche in questo caso sembra palese il tentativo di indorare la pillola a chi sta guardando i foto inserimenti. La realtà purtroppo sarà ben diversa.



Foto 19



Foto 20 – veduta dalle colline di Rufina, del monte dove sbucherà la galleria, con la Sieve e la pescaia.

13 – LA ROTONDA DI PIAN D'ERCOLE

Non si capisce bene come, tra tutti gli operatori e tecnici che sono venuti a fare i sopralluoghi, nessuno si sia reso conto di tante altre problematiche oltre a quelle descritte finora (che non ci sembrano poche), e meno male che il Rapporto Istruttorio del 2010, di cui alla nota 2, scriveva sul finale: *“Si trasmette, inoltre, al*

Proponente tutti i pareri e tutte le **osservazioni** pervenute invitando lo stesso a prenderne visione come approfondimento ed al fine di agevolare l'analisi delle richieste formulate in modo da predisporre il progetto "definitivo" il più possibile condiviso da tutte le parti coinvolte, che risolva le criticità emerse nel corso della presente verifica e dai contenuti che ottemperano le varie indicazioni riportate nel presente rapporto istruttorio e nei pareri degli Enti interessati". Osservazioni²¹ che già a quel tempo riportavano i tanti difetti che stiamo elencando anche in questo iter di VIA (per un tratto parziale).

La **rotatoria di Pian D'Ercole**, ma in generale tutta questa zona, è una delle tante problematiche che male si risolvono.

Intanto partiamo dal solito **rilevato** rispetto al piano di campagna: come si vede nelle foto 21 (T011A20GENPP01), 22 (rendering simulato) e 23 (Google Maps), l'**uscita** per Montebonello finisce quasi direttamente dentro alle finestre dell'Albergo Pian d'Ercole Resort (attualmente in vendita – cerchio blu). L'uscita è ancora in rilevato (stando al rendering) e passa proprio davanti al cancello e alle finestre della casa colonica principale (da dove passerà poi anche la mini pista ciclabile), e circa alla stessa altezza della palazzina dei mini appartamenti (subito sulla destra).

Nei campi dove è prevista la rotatoria ci sono diversi **canali di raccolta dell'acqua** proveniente dai campi e vigne sovrastanti, anch'essi pieni di fossi che si ricollegano a quelli in piano che poi defluiscono in Sieve. I 2 fossi principali rimangono completamente **TOMBATI** (come si evince dalle planimetrie) a causa: uno della rotatoria stessa, uno sia dallo svincolo ovest che dal tracciato principale (tutti in rilevato) minimo di 4 metri. Soprattutto quello sotto la rotatoria è già oggi causa anche di allagamenti dei campi durante piogge intense perché il materiale che viene portato dalla collina tende ad ostruirlo lungo il percorso, formando dei tappi. Che il materiale, durante la pioggia, venga trasportato dall'alto verso il basso sembrerebbe cosa palese da capire, a meno che non si faccia passare una tubazione enorme sotto strada fino alla Sieve (che piano piano però si riempirebbe, i contadini di quegli orti lo sanno bene, basta chiederlo a loro), ma non ci sembra di aver capito che sia così. Quindi quando ci saranno piogge intense quel punto costretto tra i rilevati di rotatoria, uscite e tracciato, diventerà una bella piscina.

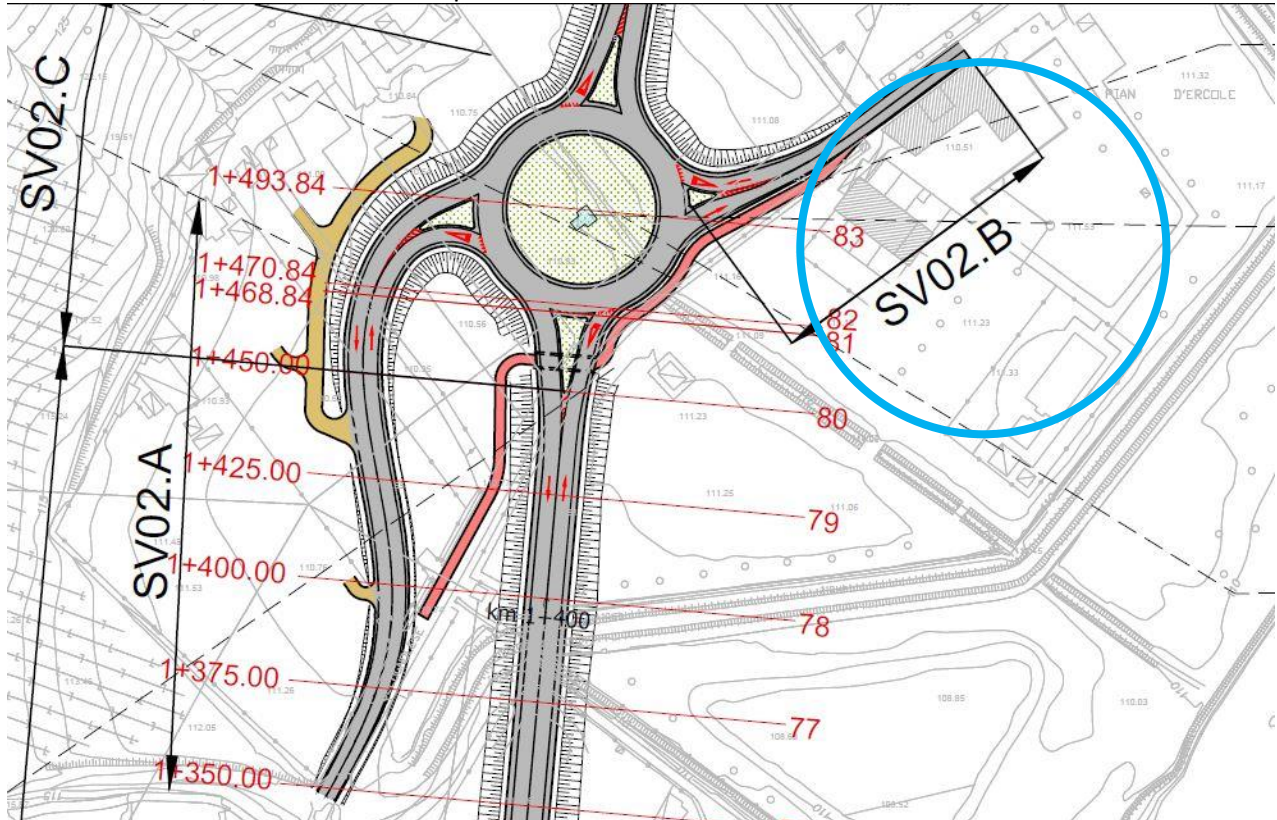


Foto 21

²¹ https://drive.google.com/file/d/0BwPdOic_X3vQVpkQU43ekNLemM/edit?resourcekey=0-pjZ4oUmF90_hjyNEbdxdxQ



foto 22 Rotatoria Pian D'Ercole



Foto 23 Albergo Pian D'Ercole Resort - Ingresso

Non solo fossi di raccolta acqua, ci sono tanti altri problemi:

13.1 Pista ciclabile.

La fantomatica pista ciclabile (probabile compensazione a tutta questa MEGA opera, che non si capisce perché, poi, non venga fatta lungo tutto il tracciato-galleria-viadotti, visto che ci siamo), inizia davanti all'Albergo, passa sotto uno scatolare, percorre 100 metri della vecchia Via Colognese, per ricongiungersi

alla nuova uscita che si riallaccia alla comunale nella “salita dei Fabbri” (I Fabbri è l’agglomerato di case poco sopra). Quindi la pista nasce e finisce in circa 200 metri totali di percorso per poi tornare, NON in SICUREZZA sulla strada attuale. Sembra che non si siano nemmeno concordati col Comune di Pontassieve che prevede di far passare la pista ciclopedonale lungo la Sieve, quanto meno per ricollegarsi in un futuro.

Anche il partito politico che amministra il comune di Pontassieve da sempre, scriveva nel 2016 nel DOCUMENTO PROGRAMMATICO che: “[...] **Parallelamente allo sviluppo dell’asse stradale, nel tratto Montebonello-Rufina Pontassieve dovrà essere prevista anche una pista ciclabile.**”²²

In altre parole, a che serve quel pezzettino di 200 metri di pista ciclabile?

13.2 Ingressi agli orti e proprietà private.

Nel documento da cui abbiamo ricavato l’immagine n. 22, si vedono le strade che saranno effettuate per consentire l’accesso agli orti a monte (o le future “piscine” a seconda del tempo). Ci sono delle proprietà che non sono state considerate per niente e rimangono isolate. Proprietà raggiungibili dalla strada podereale che fiancheggia il parcheggio dell’Albergo e che sarà interrotta dal nuovo tracciato (in rilevato). Non ci sono altre strade per arrivarci, nemmeno quelle realizzate allo scopo sulla rotonda perché in quel punto c’è un dislivello e un muro a retta che le fa rimanere più in alto rispetto agli altri orti.

13.3 Metanodotto.

Nel tratto finale del tracciato che si appresta a superare il torrente Argomena, in viadotto, la nuova strada passerà tutta in rilevato **SOPRA** la condotta di trasporto del gas metano, gestita da Toscana Energia Spa, segnalata coi paletti gialli (foto a lato), che finisce in zona Galardo dove c’è la cabina di trasformazione per la distribuzione all’abitato di Montebonello. Qualunque tipo di manutenzione o problema che si verificasse a questi tubi, per ripristinarli occorrerebbe rimettere mano alla strada e scavare molto profondo visto che è tutto in rilevato (senza pensare che per fare ciò occorrerà più tempo e se ci sono perdite di gas c’è un problema anche di sicurezza).



Gli stessi tubi si trovano anche nell’area di Selvapiana interessata dal progetto del Biodigestore già citato che deve adeguare il tratto di SS67 con rotonda e con percorso leggermente diverso dall’attuale (anche qui ribadiamo che si tratta di un pezzo di statale inserito nella progettazione dell’intero percorso da Stentatoio a Dicomano, per precisione è il Lotto 1B (<https://drive.google.com/file/d/1fh2pqjNyAhEKJvJ5IXXZq2nL0JEcr2Z/view?usp=sharing>), che non è passato da VIA (se non per il Biodigestore), e quindi procede su un binario diverso da quello che avviene per esempio con la VIA di questo stralcio (eppure la VIA era stata richiesta per tutto il tracciato, lo abbiamo già detto). In questa area dicevamo, lungo la condotta del metano (che passa appunto nella zona dell’ex inceneritore e futuro Biodigestore), non si è potuto edificare o progettare altro. Si è lasciato un percorso drenabile lungo la tubazione per la manutenzione o altre necessità future.

Stando al DM 17 aprile 2008, allegato A: “È compito dell’impresa di trasporto del gas apporre apposita segnaletica lungo il tracciato della condotta, onde permettere ai terzi l’agevole individuazione della sua collocazione. Il tutto al fine di consentire l’adeguamento dei progetti interferenti con la presenza delle condotte stesse e/o per l’esecuzione in sicurezza di eventuali lavori da realizzarsi in prossimità di queste. Tale segnaletica, oltre ad individuare indicativamente il tracciato della condotta, dovrà riportare i riferimenti identificativi dell’impresa di trasporto del gas. La segnaletica dovrà essere ubicata, di norma, in punti significativi del tracciato (es. attraversamenti, cambi di direzione, ecc.).

Gli enti locali preposti alla gestione del territorio dovranno tenere in debito conto la presenza e l’ubicazione delle condotte di trasporto di gas naturale nella predisposizione e/o nella variazione dei propri strumenti urbanistici e prescrivere il rispetto della presente normativa tecnica di sicurezza in occasione del rilascio di autorizzazioni, concessioni e nulla osta”.

Non solo la condotta del metano che porta il gas a Galardo: a fianco della strada podereale sempre adiacente al parcheggio dell’Albergo, vi sono i **CONTATORI** del gas Metano di diverse abitazioni che sono situate a

²² <https://www.pdcomunalepontassieve.it/documento-programmatico-gennaio-2016/>

monte e altre che sono a Fornacine (circa una dozzine di famiglie in tutto). Tutte queste abitazioni hanno realizzato intorno all'anno 1993/94 una tubazione che inizia dai contatori lungo Via Colognolese (davanti Pian d'Ercole) e rimane sotto la strada poderale citata. Poi ci sono le prime due diramazioni per le prime 2 case sulla destra salendo, quindi le tubazioni proseguono sempre sotto la strada fino all'ultima casa in alto (dove usano il metano 3 famiglie). Da qui si dirama nei campi sia a sinistra per raggiungere un'altra utenza poco sopra, e verso destra dove si dirama a circa altre 6 famiglie (comprese quelle in Loc. Fornacine).

Anche qui se ci dovessero essere dei lavori da fare si dovrà smantellare la statale (così rialzata)?

13.4 Pozzi.

Nell'area appena descritta sopra, non solo metano ma anche i pozzi dell'acqua che sono ad uso delle abitazioni sempre a monte (e in contemporanea degli orti). Sotto la strada poderale a fianco del parcheggio del solito Albergo, ci sono infatti diversi pozzi di acqua (alcuni in multi uso da più utenze) che portano l'acqua alle case, con tubazioni anch'esse passanti dalla strada poderale. A parte l'utilizzo che ne possono fare per gli orti in piano, le **abitazioni** che usano l'acqua ad **uso sanitario e/o potabile**, sono almeno 9.

Anche in questo caso sia durante i lavori di cantiere, per il via vai e il peso dei mezzi pesanti, che dopo a opera realizzata (in rilevato su terra), in caso di guasti o perdite occorrerà mettere mano alla nuova strada e scavare chissà quanto per arrivare ai tubi? E' una cosa inconcepibile.

Addirittura un POZZO, a servizio di 3 famiglie (oltre agli orti) che vi hanno la residenza, RESTA completamente SOTTERRATO sotto la ROTATORIA. Stiamo scherzando? Foto 24

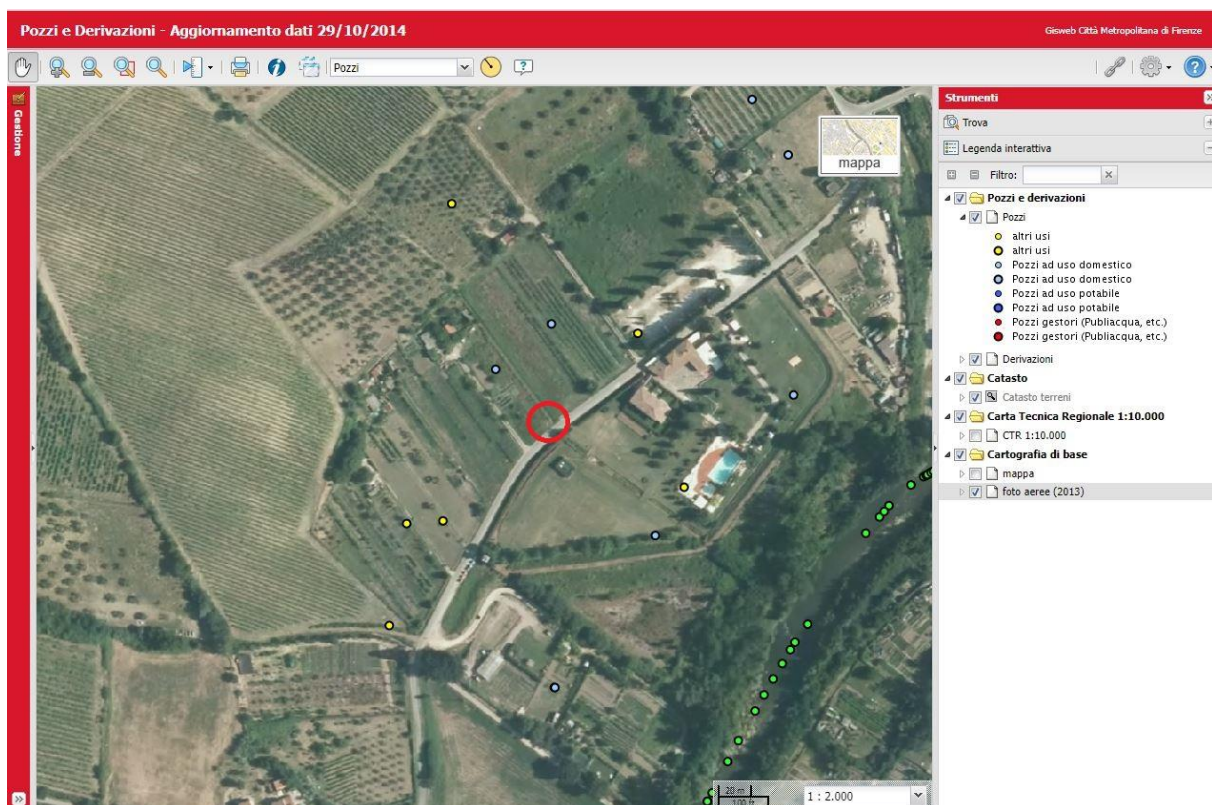


Foto 24 pozzi e derivazioni

Nella foto sopra l'immagine della [mappa](#) dei pozzi e derivazioni della Città Metropolitana di Firenze, che tuttavia non è aggiornata, oltre a quello in rosso ne mancano anche altri (l'ultimo aggiornamento risale al 2014).

13.5 Elettricità.

Per non farci mancare niente, nella stessa zona ci sono forniture anche di energia elettrica che sono interrato. Che passano all'incirca dalla solita strada poderale E servono almeno 5 abitazioni o più.

13.6 Viabilità Montebonello.

Anche sulla viabilità in questa zona dobbiamo soffermarci per dire qualcosa. Al di là di tutti i problemi sollevati finora, dove viene realizzata questa rotonda (che sia poco più in là o poco più in qua rispetto al corridoio infrastrutturale, cambierà ben poco, ne parleremo dopo), sono previste 2 uscite che si ricollegano alla STRADA STORICA TUTELATA (Piano Intercomunale di Pontassieve –PSI- e precedenti) di Via Colognese, un'uscita ad ovest e una ad est.

Il motivo di fare qui uno svincolo dovrebbe essere quello di alleggerire il traffico su Rufina dovuto agli spostamenti di CHI ABITA a Montebonello o, qui, ha una attività.

Se ciò potrebbe avere un significato per i mezzi leggeri, se pur limitato alle auto che si dirigeranno o verso Dicomano o Pontassieve (saltando Rufina, in quanto chi va a Rufina, continuerà a passare dall'attuale ponte), il significato per i mezzi pesanti che vanno e vengono da e per Montobonello lo perdiamo, per i motivi riportati di seguito.

In questa area, dove si concentrano tanti problemi, se si realizza l'opera in oggetto così come presentata in questa fase di VIA, significa anche AUTORIZZARE i camion che vanno e vengono dall'industria SELASTI e da GUCCI (o da altri luoghi e/o attività) facendoli uscire ed entrare da una delle due uscite della rotatoria: cioè quella che passerà davanti all'Albergo.

Si fa notare che su questa strada comunale per prima cosa è vietato il transito ai mezzi pesanti oltre 9 t. e di lunghezza superiore ai 10 metri (si veda foto 25 e relativa cartellonistica stradale). Inoltre, come si vede sempre dalla foto 25 (cartello rettangolare azzurro), è una "strada con **rilevante presenza** di: pedoni, ciclisti, escursionisti – moderare la velocità" e a poco servirà la minuscola pista ciclabile lasciata a lato dell'uscita est – davanti all'Albergo – perché sia a valle che a monte pedoni ecc. condivideranno lo stesso tracciato utilizzato dai camion e dalle auto in uscita (con traffico previsto in aumento, quindi **PEGGIORATIVO**); secondariamente, ma non per importanza, questa strada, per entrare nell'abitato a Montebonello, passa su un **PONTE STORICO** – foto 26 (così come classificato dal PSI di Pontassieve): esso è stretto (ci si scambia a fatica con 2 auto), non crediamo che possa reggere carichi importanti, e come se non bastasse, si immette in due vie di Montebonello a senso unico. Una dal ponte verso il paese che costeggia le abitazioni e la chiesa, dove i camion di un certo peso (oltre 7,5 t. – foto 27), la cartellonistica li fa proseguire verso le scuole per poi girare a destra e ritornare sul ponte tra Rufina e Montebonello (Via Roma); l'altra, sempre a senso unico, invece è a scorrimento dal Bar di Montebonello verso le fabbriche. Arrivati nei pressi del torrente Argomenna, poi con una salita si torna verso il Ponticino Storico.



Foto 25 divieti su Via Colognese a sx del ponte - direzione Pontassieve



Foto 26 ponte storico - Torrente Argemenna

Questo per dire che i **MEZZI PESANTI** che arrivano dalla nuova variante, per andare alle fabbriche, dovranno percorrere tutto Montebonello, girare al Bar e rientrare in Via Cesare Battisti.



Foto 27 – Via Trieste Montebonello - divieti

Mentre per immettersi nella nuova variante, e qui viene il bello, dalla salita di Via Cesare Battisti, zona impianti sportivi (dove spesso ci sono le auto posteggiate in mezzo alla corsia di coloro che frequentano gli impianti utilizzati da molti ragazzini e adulti), dovranno svoltare a sinistra e tornare sul ponticino storico (foto 28).



Foto 28

Oltre che angolazioni molto risicate di queste curve, i mezzi pesanti si dovranno comunque fermare perché Via Colognolese a sx (ma anche quella di Via Argomenna a dx), non possono passare se superiori di 10 metri o pesi oltre le 9 T. (foto 25). Quindi rimarrebbe irraggiungibile il raccordo di Pian D'Ercole (il progetto in oggetto, infatti, si ferma prima alle uscite davanti all'Albergo e si ricollega alla strada attuale).

A meno che non si voglia RIFARE LA STRADA anche in quel tratto. Ma questo sul progetto in oggetto non c'è. Ammesso lo si possa fare.

Per tentare di risolvere il problema, si potrebbe provare anche ad ipotizzare, per esempio, un cambio dei sensi unici nella frazione di Montebonello (che avevano una ragion d'essere per motivi di sicurezza), o che si possa ripristinare il doppio senso di circolazione in entrambe le strade ora a senso unico. Ma la cosa non sarà fattibile perché sono entrambe strette e non consentono facilmente gli scambi tra auto e camion. Già adesso, che Via Cesare Battisti è a senso unico, i camion si fermano in doppia corsia (rispetto alle auto in sosta), determinando già ora problemi di scorrevolezza del traffico (foto 29). Inoltre, anche all'interno delle fabbriche lungo questa via (in particolare Gucci e Selasti) i piazzali interni, dove ci sono, non sempre consentono ai mezzi articolati di effettuare agevolmente le manovre all'interno, tanto è vero che preferiscono scaricare rimanendo sulla strada. Altrimenti entrerebbero già da ora, ma in genere non lo fanno.

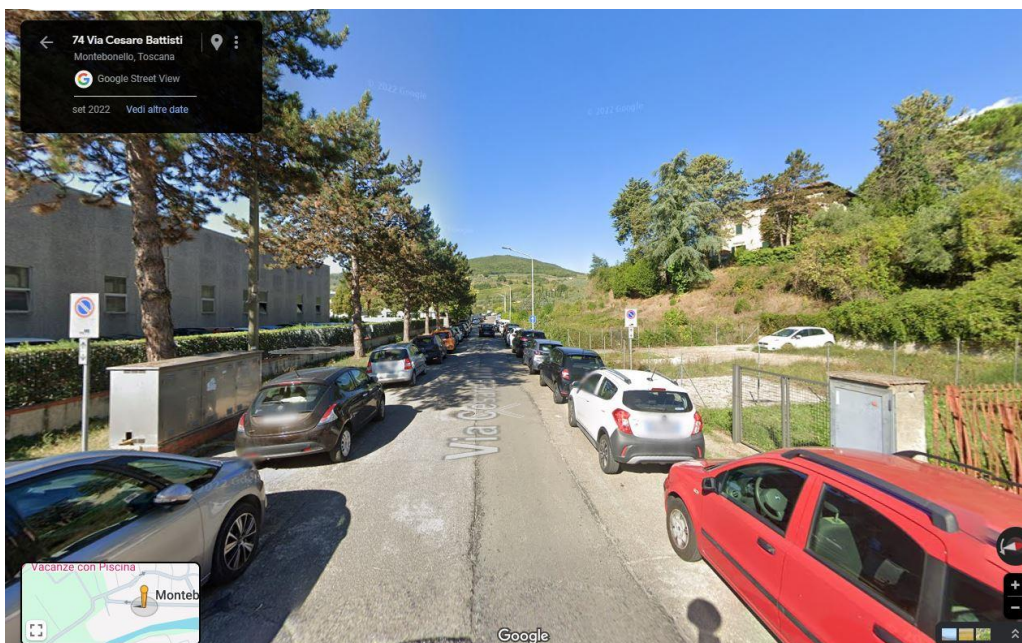


Foto 29 – carreggiata dove si fermano i camion con le auto in sosta

Oppure si potrebbe ipotizzare, sempre per esempio, una percorrenza al contrario dei sensi unici. Anche in questo caso i camion articolati che arriverebbero a girare al BAR di Montebonello metterebbero in serio pericolo sia pedoni che marciapiedi che abitazioni. Vedere per credere.

Precisiamo anche che, stando all'art. 51 delle NTA del Regolamento Urbanistico di Pontassieve, per le strade storiche (Foto 29) valgono le seguenti PRESCRIZIONI: “**Articolo 51 - Viabilità storica**
Della viabilità storica, i cui elementi sono indicati, sia nel territorio rurale e aperto che nel sistema insediativo, dalle tavole contrassegnate con d1) e d3) del presente regolamento urbanistico, è prescritto il mantenimento nei relativi aspetti strutturali, quali il tracciato, la giacitura e le caratteristiche dimensionali, nonché, ove si siano conservati, o siano recuperabili, negli aspetti costruttivi e formali sia delle strade che dei relativi elementi di supporto e di arredo, quali i muri di recinzione latitanti e quelli di sostegno e di contenimento, e simili, salva la possibilità, nei tratti ad elevata pendenza e previa richiesta di provvedimento di assenso, di sostituire la pavimentazione presente con conglomerati cementizi o con altri materiali ritenuti idonei da questa Amministrazione”²³.

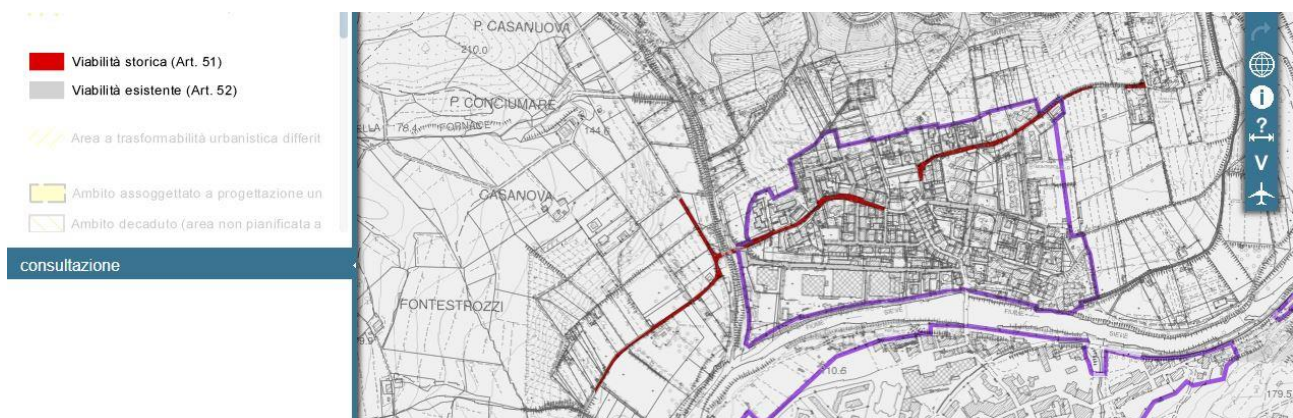


Foto 29 - RU Pontassieve tav. D1+D3-strade storiche

Quindi la cosa è irrisolvibile? Chi doveva studiare-analizzare queste cose? Chi e quando ci spiegherà come risolvere questi problemi?

13.7 Passaggio Fauna.

Vorremmo anche capire cosa si intende fare per il passaggio degli animali come cinghiali e caprioli (ma non solo) che in questa zona hanno fatto sentieri ad hoc per raggiungere il fiume per abbeverarsi. Al di là dei punti sotto il viadotto e lo scatolare della pista ciclabile, ci sono altre accortezze che si sono considerate?

Perché vorremmo far notare che un capriolo o un cinghiale non si fanno certo problemi a salire su un balzo di una rotatoria o di tracciato, indipendentemente dall'altezza. E non leggono eventuali cartelli per recarsi al più vicino passaggio per andare al fiume. Ci potrebbe essere la possibilità che, non sapendo dove andare, risalgano i rilevati del tracciato andando direttamente sulla futura SS67. Con le complicità del caso che tutti ci possiamo immaginare.

Nel Parere della Provincia di Firenze - Aree Protette e Biodiversità e gestione del PTCP, del 18-1-2010, Prot. N° 284/10, richiedevano che, tra le tante compensazioni degli impatti in favore di rapaci, chiropteri, ecc. : “*generalmente si predispongano **barriere antiattraversamento** su ambedue i lati del rilevato stradale al fine di indirizzare gli **anfibi ai sottoattraversamenti** che, nei tratti ove più pronunciatamente il rilevato stradale procede in variante, dovranno essere distanziati fra loro circa 200-250 m. e di adeguate dimensioni*”. **Sono state considerate?**

13.8 Rilevati e compensazioni volumi idraulici.

Durante l'Iter di Assoggettabilità alla VIA del 2010, gli ingegneri Ilaria Chiti, Andrea Morelli, Geom. Riccardo Grassi dell'allora Provincia di Firenze, Dipartimento lavori Pubblici-Viabilità, così si esprimevano nel loro Parere (del 9-12-2009, N° 555112 – Prot. interno N° 323) chiedendo queste **PRESCRIZIONI**: “1- Nella

²³ https://www.comune.pontassieve.fi.it/sites/www.comune.pontassieve.fi.it/files/e1_norme.pdf

*progettazione degli attraversamenti dovrà essere tenuto conto di quanto previsto dal DM 14 gennaio 2008 al punto 5.1.2.4 e alla circolare esplicativa N° 617 del 2/2/2009 punto C.5.1.2.4, con particolare riferimento a quanto prescritto relativamente ai franchi di sicurezza; 2- Relativamente alla realizzazione dei corpi arginali questi dovranno essere realizzati utilizzando **terre del tipo A4-A6** (classificazione delle terre CNR UNI 10006); 3-In fase di progetto definitivo le verifiche idrauliche dovranno essere svolte tenendo conto anche dello studio Idrogeologico Idraulico realizzato dalla Provincia di Firenze a supporto delle verifiche di area vasta; 4- In fase di progetto definitivo **dovrà** essere realizzata una **tavola delle aree sottratte all'esondazione** riferite alle portate con TR 200 anni e TR 30 anni, **dettagliando le aree in cui verranno recuperati i volumi**. A tal proposito si ricorda che gli interventi di compenso dovranno essere realizzati contestualmente alla realizzazione dell'opera in oggetto; 5- Nei tratti in cui il rilevato viene reso permeabile per consentire l'invarianza dei volumi esondabili **dovrà** essere **verificato** in fase definitiva i percorsi di espansione dell'acqua **a tergo dei rilevati**".*

Del punto 4, ovvero della **tavola** delle aree sottratte all'esondazione con i dettagli delle aree in cui invece i volumi saranno recuperati, non c'è traccia. Anche del punto 5, ma forse lo abbiamo perso, non troviamo dove sia la **verifica dei percorsi dell'acqua a tergo dei rilevati** (immaginando che per rilevati si intendesse, allora, i piloni).

Ancora una volta questa OPERA DEL DUOMO fa acqua da tutte le parti. Se poi pensiamo che la vita prevista da progetto, di viadotti e galleria, è di 50 anni, tutto questo gran lavoro per così poco tempo ci sembra assurdo. Il ponticino dell'Argomena è in vita da molto di più. Ed è una zona dove le persone si ritrovano d'estate per godersi il fresco che arriva dalla valle omonima, che tra l'altro sarà ostacolato dal viadotto e dalla pannellatura a contorno.

14 – ANALISI DELLE COERENZE

Dalla Relazione del SIA, Analisi delle Coerenze (T01IA10GENRE01B), appare evidente che l'Opera in oggetto ricade in un territorio con molte problematiche sotto diversi aspetti, a cui rimandiamo per la lettura integrale alla relazione di cui sopra. Vogliamo solo sintetizzare al massimo che in ogni Piano analizzato le aree in cui ricade il tracciato in oggetto hanno sempre qualche problematica.

Dal rischio alluvioni in aree ad alta e media pericolosità, ai dissesti geomorfologici con pericolosità molto elevata sia in area di Pian d'Ercole che nella zona dove è prevista la galleria (con sopralluoghi dei tecnici ancora oggi attivi presso i punti di carotaggio e altri punti; ma hanno finito o no di fare i rilievi e le relative relazioni a riguardo per sapere se l'opera è fattibile o no? Non richiede la VIA il deposito di relazioni terminate?).

Si tenga presente che nell'area di Pian d'Ercole ci sono delle **frane** anche attive (se ne ha una dimostrazione con alcune abitazioni a monte, ma soprattutto dalla cartografia dell'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale ²⁴ e dai rilievi effettuali nel corso dell'ultimo anno dalla ditta che ha fatto le trivellazioni per il progetto in oggetto). Dalla cartografia del PAI si notano i tanti punti con pericolosità P4 molto elevata e P3a elevata. Anche sotto la galleria che passa sotto la Torre di Montebonello notiamo delle aree in P4. Foto 30

24

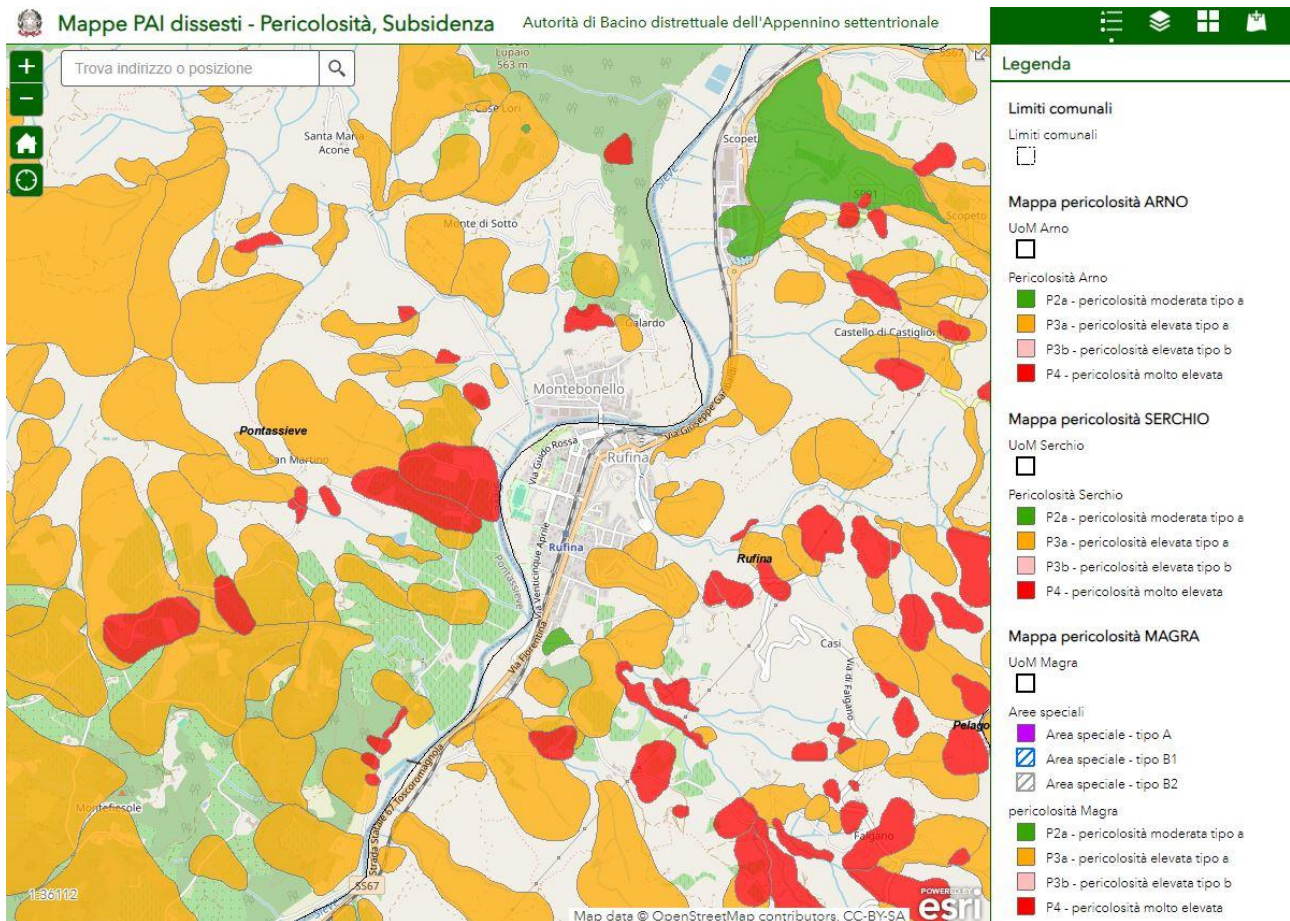


Foto 30

A tal riguardo facciamo notare come il Genio Civile²⁵, nel 2017, su dei lavori effettuati nell'agglomerato in Loc. La Torre di Montebonello, **PRESCRIVEVA**: *“le indicazioni a conclusione della relazione geologica integrativa (**realizzazione di micropali** allo scopo di proteggere il fabbricato da eventuali **FUTURE EVOLUZIONI dello stato della scarpata sottostante**) DEVONO essere considerate **PRESCRITTIVE**”*. Con l'augurio che in tutta l'area percorsa dal tracciato non si vadano a peggiorare le cose e a risvegliare frane inattive e/o potenzialmente instabili, per non pensare a quelle attive.

Rispetto al PRIIM il tracciato è parzialmente in variante rispetto a quanto recepito a livello regionale; Idem per quanto riguarda la previsione del PTCP, in cui si evidenzia che anche in questo caso il tracciato in oggetto, differisce da quello pianificato (pag. 34 della relazione).

Nel PIT ci sono tanti obiettivi di mantenimento, tutela, riqualificazione, **riduzione dei processi di consumo di suolo agricolo a opera dell'urbanizzato diffuso e delle infrastrutture ed il miglioramento della permeabilità ecologica attraverso la ricostituzione degli elementi vegetali lineari e puntuali e la creazione di fasce tampone**, tutti disattesi.

Ricade all'interno del corridoio di un'area critica per processi di artificializzazione e di un **corridoio ecologico fluviale** da RIQUALIFICARE.

Ricade in territorio aperto per cui sempre il PTCP riserva tutele e minor consumo di suolo agricolo. Poi in aree sensibili di cui all'art. 3 delle NTA del PTC; in aree fragili di cui all'art. 11 delle NTA del PTC; in aree di protezione storico-ambientale di cui all'art. 12 delle NTA del PTC. Tutte e 3 identificate come **“invarianti strutturali”**.

²⁵ https://www.comune.pontassieve.fi.it/sites/www.comune.pontassieve.fi.it/files/prescrizioni_genio_civile_-_torre_montebonello.pdf

L'itinerario di progetto interferisce con le seguenti aree vincolate ai sensi della Parte III del d.lgs. 42/2004 e smi: fiume Sieve e torrente Argomena (Vincolo Paesaggistico, art. 142, lett. c, Fiumi, torrenti e corsi d'acqua); aree boscate (art. 142, lett. g, Territori coperti da boschi e foreste); i Comuni di Rufina e Pontassieve sono classificati come zone gravate da usi civici ai sensi dell'art. 142, lett. h) del Codice del paesaggio (comuni con istruttoria di accertamento non eseguita); l'interferenza dell'opera in progetto con ambiti che il PTCP della Provincia di Firenze individua come aree di **interesse archeologico** (soprattutto proprio nei pressi dell'entrata della galleria sull'Argomena). Parte del Viadotto Argomena e la Galleria sono in area a vincolo idrogeologico. Tutta quest'area risulta perimetrata dal Piano Strutturale di Pontassieve per l'elevato valore faunistico, tra le **"emergenze vegetazionali, floristiche, faunistiche e di areale"** in particolare appunto Fau 5²⁶. In questa area sono addirittura previsti anche 2 campi di cantiere (uno di base e uno di cantiere, oltre alle strade di viabilità di cantiere). Nel Parere della Comunità Montana N. 762/14, durante l'Iter di Assoggettabilità alla Via del 2010, fu richiesto di eliminare un'area di cantiere ricadente in area di medio-alto valore naturalistico e comunque di fare studi più approfonditi in merito.

Nel precedente Iter di Assoggettabilità alla Via, di tutto il progetto dei 13 km., il Parere del Genio Civile (del 2-2-2010, Prot. N° 27099), per gli aspetti IDRAULICI scriveva così: *"1- in fase di progettazione definitiva di ogni singolo lotto e tenendo conto della successione temporale di attuazione degli stessi, sia data dimostrazione che le opere previste in CIASCUN LOTTO NON DETERMINANO AGGRAVIO DEL RISCHIO IDRAULICO sia relativamente ai picchi di portate e livelli che al compenso dei volumi sottratti alla laminazione; [...] 4- tutti gli attraversamenti sul reticolo minore dovranno garantire un franco minimo correlato alla piena duecentennale [...] e NON DETERMINARE INCREMENTO del rischio nelle zone contermini"*.

Per il punto 1 sopra, ci rimane difficile capire come si possa **DIMOSTRARE** che il complesso delle opere di tutti i lotti procuri o meno un aggravio del rischio, in quanto questo iter di VIA, attuale, valuta solo lo stralcio!

Per il punto 4, lo abbiamo già detto in altri punti, che il rilevato della rotatoria di Pian d'Ercole e del relativo tracciato, determineranno una barriera durante un'eventuale esondazione del fiume Sieve aggravando la situazione su Rufina.

Inoltre l'Albergo Pian D'Ercole ha già delle opere a difesa per il rischio idraulico, a difesa appunto dell'immobile. Tali opere dovevano essere mantenute e conservate, invece saranno interrotte dal nuovo tracciato in progetto (non ci sono studi che chiariscano se il rischio aumenta o meno).

Facciamo notare che il Parere del Genio Civile si era espresso "di massima favorevole" ed era CONDIZIONATO al RECEPIMENTO nel progetto definitivo di una serie di PRESCRIZIONI, di cui abbiamo riportato alcuni passaggi sopra. Lo ribadiamo, difficile sarà DIMOSTRARE quanto sopra analizzando solo lo stralcio.

Anche il Parere della Provincia di Firenze, PO Uso e Tutela delle risorse Idriche (Prot. N°329/2010), indicava che in fase di progetto definitivo oltre alla documentazione ordinaria, dovesse essere elaborato un PIANO di GESTIONE DELLE ACQUE METEORICHE DILAVANTI come indicato all'All. 5, capo 2 del DPGRT 46/R-08, e il PIANO DI EMERGENZA così come definito dall'Art. 2 comma 1 del medesimo regolamento regionale. Del trattamento acque si trovano soltanto delle piante e sezioni delle vasche, ma non abbiamo trovato la relazione di PIANO di cui sopra.

Tutto quanto sopra, sicuramente non impedisce la realizzazione dell'opera nonostante quasi in tutti i Piani, riportati nell'Analisi delle Coerenze, si debbano rispettare indirizzi specifici ed obiettivi che sono quasi sempre a tutela, alla conservazione dell'ambiente, delle fasce ripariali, della biodiversità, delle reti ecologiche ecc., che, alla fine, non si capisce bene come si possa ottenere ciò facendo **un tracciato tutto in rilevato che divide in due la parte a monte da quella che si estende verso il fiume Sieve**, andando anche ad impedire, di fatto, agli animali, di poter raggiungere il fiume se non con diverse peripezie (anche pericolose).

Eclatante la tabella di sintesi delle Analisi delle Coerenze, dove in un totale di 12 punti esaminati, i coerenti sono 4, afferenti quasi tutti o al rischio idraulico (realizzando un tracciato completamente in rilevato, lo superano bene e per la qualità dell'aria migliorata da una parte, ma peggiorata dall'altra) o alle cave (che non ci riguarda) e alla mobilità che è cosa ovvia almeno su Rufina; 1 punto non è rilevato, gli altri **7 sono critici** se

²⁶ https://www.comune.pontassieve.fi.it/sites/default/files/documenti/1355826618131_B44_nord_Emergenze.pdf

non con una adeguata progettazione (che sono quelli anche particolarmente IMPATTANTI e pericolosi: dal dissesto geomorfologico e rischio alluvioni, al Piano paesaggistico e a tutta la pianificazione territoriale dal PTCP a quella dei comuni). Mentre le Risultanze analisi dell'assetto vincolistico sono **2 su 3 INTERFERENTI**.
Come si può superare tutto questo? E' l'ennesima domanda che ci facciamo.

15-TERRE E ROCCE DA SCAVO

Nel documento T00GE02GEOE01B – gestione materiale, ci sono le risultanze delle analisi dei campionamenti fatti sul terreno e sull'acqua in diversi punti lungo il tracciato (alcuni dei quali con parametri o non conformi o con concentrazione di CSC superiore ai limiti previsti per la colonna A). Inoltre si specifica che tipo di scavi saranno fatti per realizzare l'opera, e che questi sono a cielo aperto (pag. 14).

Non abbiamo trovato dettagli per quanto riguarda la tipologia di scavo che sarà utilizzata per la galleria naturale sotto la Torre di Montebonello, né abbiamo trovato che fine faranno le terre e rocce scavate che, se sarà usata una trivella simile a quelle usate a Firenze per il TAV, presumiamo che renderà questo materiale RIFIUTO PERICOLOSO.

Tutto il resto del materiale previsto (in totale è 352.257 mc/banco, di cui 37.888 mc/banco riutilizzabili per la realizzazione dell'opera stessa), risulterebbe in regime di sottoprodotto (239.403 mc) o gestito come rifiuto (EER-CER 170504). Nelle tante tabelle e anche nelle autorizzazioni riportate delle ditte sollecitate o elencate, non vediamo mai un eventuale codice EER con asterisco (*) che sta a significare una tipologia di rifiuto PERICOLOSO.

Quindi ci chiediamo se le terre e rocce da scavo della Galleria di Montebonello, presumibilmente scavate con trivella, sono all'interno del totale dei volumi ipotizzati (di cui sopra), se sono rimasti fuori, e/o se, in particolare per queste terre, avverranno delle caratterizzazioni per stabilire l'effettivo rispetto dei criteri per appartenere alle classi dei rifiuti NON pericolosi o viceversa. E qualora fossero considerati PERICOLOSI, dove saranno situati?

Le cave individuate nelle vicinanze dell'opera in oggetto, per la destinazione finale delle terre come sottoprodotti, sono 3 e 2 delle quali sono ancora in fase di autorizzazione. L'unica che sembra già autorizzata e allertata dai progettisti (Vangi Calenzano), può recepire solo 125.000 mc. Mancano all'appello ancora 180.000 mc/banco da distribuire (che dovrebbero andare nelle altre due cave). Le terre invece definite come rifiuto finiranno in impianti di recupero in parte a Calenzano e in parte nel comune di Firenze. Gli impianti di recupero trattano solo rifiuti NON PERICOLOSI (come si evince dai codici EER).

Rimane da chiarire dove finiranno eventuali terre e rocce da scavo che dovessero risultare contaminate dalle operazioni dei macchinari o altro, durante i lavori di scavo e trivellazione. Visto il fatto che il DPR 120/2017, all'art. 2 comma 1 lettera c), definisce tra le "terre e rocce da scavo: il suolo escavato derivante da attività finalizzate alla realizzazione di un'opera, tra le quali: scavi in genere (sbancamento, fondazioni, trincee); perforazione, trivellazione, palificazione, consolidamento; opere infrastrutturali (gallerie, strade) [...]".

16- ELABORATO 8B DEL PIT

Anche riguardo agli obiettivi, alle direttive e alle prescrizioni che si trovano nell'Allegato 8B²⁷ del Pit - Disciplina dei beni paesaggistici, in particolare per quanto riguarda quelli dell'Articolo 8: **I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. (art.142. c.1, lett. c, Codice)**, ci si chiede come si possa ritenere che un'OPERA DI TALI DIMENSIONI E COSI' IMPATTANTE (nonostante in questo lter di Via sia solo su 3 km., mancando tutti gli altri 10 km.), ricadendo quasi per intero all'interno della fascia di vincolo suddetta,

²⁷

https://www.regione.toscana.it/documents/10180/12605520/08_8B+Disciplina+dei+beni+paesaggistici.rar/958c8a6c-7de4-4725-9cf6-6b86a44f4e69

possa tuttavia superare tutte le indicazioni descritte nell'Elaborato 8B che tendono tutte, di nuovo, alla **tutela, al mantenimento, a garantire e promuovere, riconoscere, individuare, limitare**. Cosa potremmo dire di più di questo elaborato? Siamo scoraggiati dai tanti *superamenti* che comunque spesso sono concessi a progetti e opere impattanti, anche di fronte ad eventuali pareri negativi di alcuni Enti.

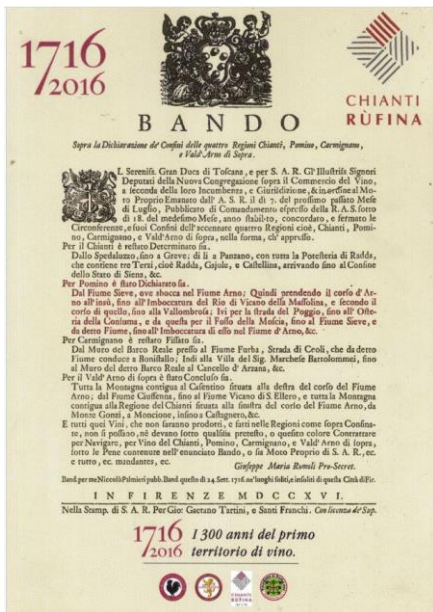
Basta leggere solo le prime parole di ogni punto dell'Elaborato 8B, per capire che questo progetto non va in nessuna di quelle direzioni.

17- AGRICOLTURA-TURISMO-PAESAGGIO

Vogliamo considerare tra le tante cose anche il territorio in cui si inserisce questa opera, che abbiamo già toccato anche in altri punti. Per farlo al meglio però vogliamo riportare uno scritto di Francesco Saverio Russo – Wine Blogger, Divulgatore Enoico dalla vigna al bicchiere: “*Un nuovo RINASCIMENTO in Rufina, dalla VIGNA al Bicchiere*”²⁸.

- **Storia, zonazione, peculiarità pedoclimatiche e prospettive delle cantine e dei vini areale del Chianti Rufina Dcog, alla luce dell'uscita dei primi vini del progetto “Terralectae”.**

C'è una terra da vino in Toscana che vive sta vivendo un momento di slancio non indifferente ma che è ancora parzialmente frenata da preconcetti, deviazioni semantiche e una comunicazione fuorviante



che ne hanno limitato, per anni, non tanto la qualità produttiva quanto la capacità di mostrarsi al mondo per ciò che è nella consapevolezza di esser compresa. Parlo della Rufina, piccolo areale in cui storia, vocazione, famiglia, dedizione, biodiversità e operosità si fondono da secoli per dar vita a vini classici e, oggi più che mai, contemporanei.

La storia del Chianti Rufina è comune a poche altre terre del vino e può vantare una testimonianza certa della propria vocazione, ovvero il Bando di Cosimo Terzo de' Medici che, nel 1716, delineò i confini della regione vinicola: Chianti (ora Chianti Classico), Pomino (ora Chianti Rufina e Pomino), Carmignano e Valdarno di Sopra. Questa proclamazione sanciva il terreno fertile e il clima temperato di questa zona come ideale per la coltivazione delle varietà tipiche al fine di produrre vini di pregio. Nel corso dei secoli, questo areale ha subito diversi accorpamenti, ma è nel 1932 che, grazie a un decreto ministeriale, è stata delineata la delimitazione territoriale attuale e la creazione delle sottozone, tra cui quella della Rufina.

Foto 31

La Denominazione di Origine Controllata (DOC) è stata assegnata al Chianti Rufina nel 1967, mentre nel 1984 ha ottenuto il prestigioso riconoscimento di Denominazione di Origine Controllata e Garantita (DOCG). [...]

Territorio e Clima

Il Chianti Rufina si trova a soli 20 chilometri da Firenze, sul medio versante della Sieve, tra i comuni di Pontassieve, Rufina, Londa, Pelago e Dicomano. Questa zona è caratterizzata da forti escursioni termiche tra il giorno e la notte, **creando un clima ideale per la viticoltura**. Le altitudini variano da 200 metri slm fino a 700 metri slm. Nello specifico in base alla classificazione di Koeppen (rivisitata da Pinna per l'Italia), l'area del Chianti Rufina è caratterizzata da un clima temperato sublitoraneo, con temperature medie annue tra 10 e 14,4 °C, un mese più freddo con medie tra 4 e 5,9°C, tre mesi estivi con medie superiori a 20°C e un'escursione termica annua di 16-19°C. Inoltre, l'area presenta un mesoclima appenninico interno, tipico della zona a rilievo dell'area a macroclima mediterraneo. All'interno del mesoclima possiamo trovare microclimi e veri e propri climat riconducibili alle caratteristiche dei vini ivi prodotti, con un range abbastanza ampio che va dai vini più concentrati e profondi a quelli più freschi e slanciati.[...]

²⁸ <https://wineblogroll.com/2023/10/rufina-chianti-terraelectae-selezione-vini-territorio/>

Conclusioni

[...]Quando parlo di futuribilità vitivinicola intendo la capacità di un territorio di mitigare gli esiti dei cambiamenti climatici grazie alle proprie caratteristiche agevolando una, imprescindibile, consapevolezza agronomica tesa alla ricerca di equilibri sempre più complessi, se non impossibili, da raggiungere in alcune zone. A questa spontanea attitudine all'equilibrio si aggiunge un'integrità evidente, concreta, reale del contesto agricolo, con quella tanto millantata (da altri) **"biodiversità" che qui è una dotazione di serie custodita con profondo rispetto e, se possibile, valorizzata attraverso una cura che solo chi ha sensibilità e lungimiranza, nonché contezza del privilegio in cui è immerso, può avere.**

[...]Un areale in cui convivono in maniera armonica realtà dotate di dimensioni, storie, prospettive commerciali ed enologiche differenti, che convergono, però, proprio nella crescente **attitudine alla sostenibilità e al rispetto dell'identità del luogo in cui insistono.**[...]

Tutto ciò per rimarcare ancora di più che il nostro **PAESAGGIO** e il nostro **TERRITORIO** meritano una **TUTELA** maggiore anche dalla realizzazione di queste nuove strade che tanto lo danneggeranno irreversibilmente.

Ribadendo che la VARIANTE dividerà in due i nostri rinomati vigneti situati sulle colline a diretto contatto con il fiume Sieve, andando a modificare per sempre l'aspetto paesaggistico di questo territorio, creato con impegno e dedizione nel corso dei secoli.

Territorio e Paesaggio visitato sempre di più da tantissime persone, da TUTTO IL MONDO, che preferiscono rimanere un po' più lontani dalla vicina Firenze proprio per godersi le vacanze in pace, immersi nel verde dei tanti agriturismi della zona, invece che risiedere nel centro della città, in mezzo al traffico e al caos cittadino; senza per questo poi rinunciare a visitare opere, musei e monumenti di Firenze, magari utilizzando per gli spostamenti proprio il servizio ferroviario che, come abbiamo già detto più e più volte, dovrebbe essere semmai migliorato e incrementato.

Oltre alla produzione vitivinicola di pregio, vogliamo ricordare anche un'altra produzione importante, sempre di pregio, dell'Olio EVO. L'Olio che viene prodotto del Chianti Rufina è considerato, nel mondo, un'eccellenza nella qualità dell' EVO italiano. [...] *"La cosa può sembrare scontata per chi frequenta la Toscana: qui il **connubio vite-olivo è fortissimo**. E' raro trovare aziende agricole che oltre ai vigneti non gestiscano pure oliveti, in particolare nella parte interna della regione. Certo il profitto che i due prodotti possono dare è assai diverso, a sfavore dell'olio per varie ragioni. Ma è difficile immaginare che il relativo paesaggio venga stravolto per questo, **anche perché è un gran bel paesaggio**. [...]"*²⁹.

17.1 Il Marchio Chianti Rufina

Su questo tema ci fa piacere rilevare che il nuovo Marchio del Chianti Rufina è stato elaborato grazie ad un Bando di Concorso riservato agli studenti di Architettura dell'Università di Firenze DiDa. Il concorso fu chiamato RIMARCHIAMOLO. *"Il Concorso Rimarchiamolo! indetto dal Consorzio del Chianti Rufina chiedeva un nuovo marchio che potesse essere veicolo d'espressione dei valori e degli elementi di riferimento del Consorzio: un senso di territorialità inteso come identità di territorio, identità della comunità sociale di riferimento, l'espressione di un senso di contemporanea continuità con la tradizione, nonché un senso di **profondo rispetto ambientale** e di longevità.*

La valutazione dei progetti partecipanti teneva in considerazione molti aspetti quali:

- **Originalità** del marchio, ovvero quella capacità di essere esclusivo e concorrenziale, senza innescare confusione e sovrapposizione con altri marchi esistenti
- **Memorabilità**, ovvero la capacità di essere memorizzato per la sua struttura e per il suo **potere evocativo ed immaginifico**
- **Appropriatezza ed adeguatezza**, ovvero la capacità di rappresentare al meglio i **valori** del Consorzio Chianti Rufina, nel suo ruolo di rilevanza nazionale ed internazionale

²⁹ <https://www.winesurf.it/quando-la-rufina-parla-la-dolce-lingua-dellolio-extravergine/>

- **Semplicità** della comunicazione, ovvero quella capacità di raggiungere in modo diretto ed efficace gli interlocutori".³⁰



CHIANTI
RUFINA

Foto 30 –Marchio Chianti Rufina

In foto 30 l'immagine del marchio che ha vinto il concorso, realizzata da Giulia Bachini.

Il logo richiama infatti le disposizioni delle vigne (che possono essere a girapoggio, ritocchino, a spina, di traverso), che sono tipiche di queste zone, e che guarda caso caratterizzano anche i vigneti lungo il tracciato dove dovrebbe passare la variante in oggetto. Distruggendo per sempre queste peculiarità tanto richiamate per pubblicizzare i vini e gli oli di pregio di queste zone.

Come si può vedere dalla foto 32 tratta da Google Maps, si vedono bene i vigneti che sono orientati in modo diverso gli uni dagli altri. Creando queste sfumature di verde che sfumano poi sui filari ripariali lungo il fiume Sieve. Vigneti che saranno tagliati dal tracciato in oggetto (con un impatto negativo anche per tutte le altre caratteristiche del progetto).

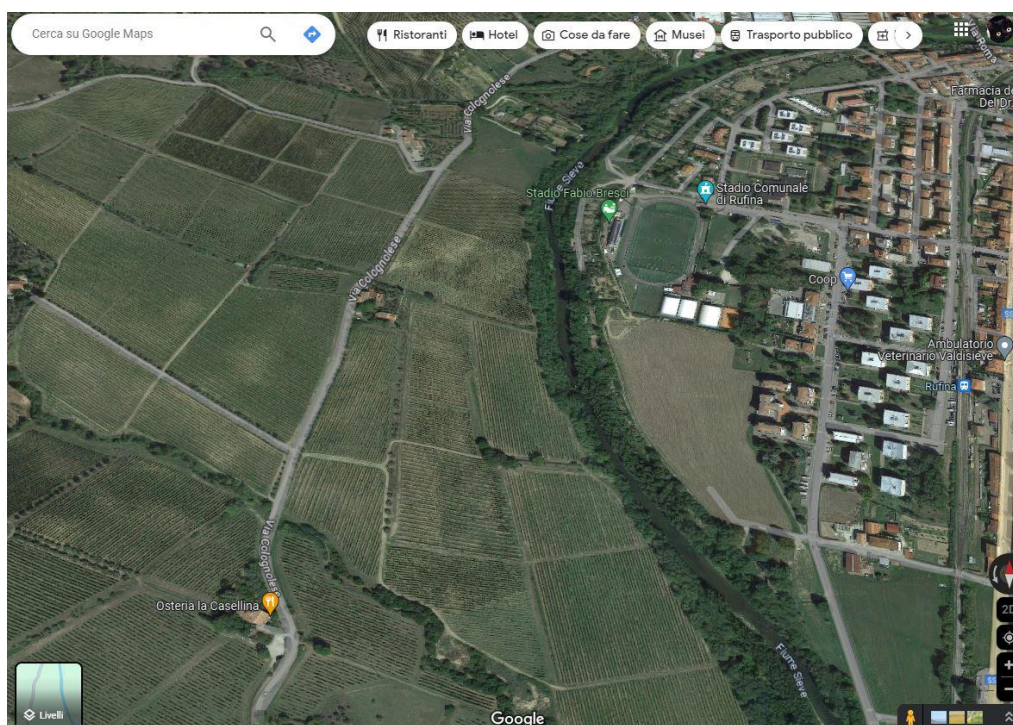


Foto 32 – vigne girapoggio e trasversali

18-POST SCRIPTUM

Relativamente a questo iter di VIA, *voci di paese*, dicono che alcuni Pareri degli Enti siano già arrivati al Proponente il quale sta già modificando il progetto/tracciato per renderlo più accettabile agli Enti che hanno sollevato obiezioni. **E meno male che il progetto ci dicono che fosse stato approvato da tutti i presenti durante un precedente processo di concertazione tra Enti e Comuni** (come abbiamo già **scritto al punto 2**, ripreso dalla documentazione del Proponente). E comunque, arrivati a questo punto, effettivamente, come dar torto a chi ha sollevato criticità? In fondo questo progetto è una cosa del tutto assurda a cominciare dalla *motivazione* di cui abbiamo già parlato.

³⁰ <https://www.vinievino.it/parliamo-di-vino/i-migliori-vini-italiani/chianti/chianti-rufina-per-i-30-anni-della-docg-rimarchiamolo-687.html>

A quella se ne può aggiungere forse anche un'altra più subdola, che leggiamo sempre nella Analisi delle Coerenze a pag. 50: parlando del sistema insediativo di Montebonello **"Il presupposto per l'urbanizzazione di queste aree è costituito proprio dalla realizzazione della nuova viabilità, la quale, migliorando l'accessibilità del nucleo urbano, renderà possibile l'insediamento di funzioni produttive, anche pregiate."** Cosa che forse è comune anche a Rufina per le sue previsioni insediative future.

Poi ci sono anche le indagini geologiche lungo i punti dove sono stati piazzati i pozzi di rilevamento. Le quali sono ancora IN CORSO (ci sono tecnici che vengono a leggere i dati regolarmente, tutt'oggi), le quali dimostrano che la collina presenta dei punti con scivolamenti per frane attive o meno, ma che si possono sempre riattivare. Con eventuali problematiche anche per le abitazioni a monte. Ma più che altro ci chiediamo, ai fini della presente VIA, che Relazioni a riguardo sono state presentate se le indagini sono sempre in corso?

Sono relazioni parziali o non attendibili? Fatte un po' frettolosamente per qualche strano motivo?

Se devono ancora essere finite, che valenza possono avere?

E ancora, ma se davvero ANAS sta rielaborando tracciato e soluzioni, i documenti presentati per questo ITER DI VIA, saranno superati con altri nuovi, magari anche diversi da quelli in oggetto? E saranno ripubblicati sul sito del ministero e ripartiranno i giorni per le osservazioni?

19. PARERE AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO SETTENTRIONALE Prot. N° 5523/24

Sul sito del ministero, della VIA attuale, c'è anche un primo Parere di cui sopra. Al di là della situazione in cui ci si viene a trovare per l'intersecazione del progetto sulla CASSA DI ESPANSIONE di Scopeti, c'è tutta una parte sulle problematiche del dissesto geomorfologico che non sono da poco.

Per quanto concerne il PRGA, facciamo notare che precedentemente alla revisione, le casse di espansione erano 2, una di tipo B e una di tipo A. Dopo la revisione, l'area è diventata tutta **Cassa di Espansione di tipo A**. Nel Parere si rimanda ogni decisione alla concertazione tra Regione Toscana e progettisti in quanto la Norma 2 del DPCM 5/11/1999 per queste aree prevede un **VINCOLO DI INEDIFICABILITA' ASSOLUTA** (con relative eccezioni previa concertazione tra Enti).

Per quanto riguarda invece il dissesto geomorfologico, si prende atto che l'Autorità di Bacino (AB) confermi che le indagini del Proponente abbiano effettivamente trovato delle zone con dissesti, scivolamenti attivi ecc., e che taluni dati non siano nemmeno completi. Stando all'AB ci sono dati più recenti che dovranno essere integrati con il proseguimento del monitoraggio inclinometrico e piezometrico, che dovrà essere effettuato per più stagionalità.

In particolare riportiamo un passaggio: *"In particolare, ai sensi dell'art.8, la previsione di una nuova infrastruttura pubblica o di interesse pubblico, non delocalizzabile, **deve essere subordinata alla realizzazione di misure di protezione, anche alla scala locale, finalizzate alla riduzione della pericolosità.***

Nell'ambito della nuova disciplina di PAI (art. 7 comma 2) questa Autorità si esprime pertanto sulle misure di protezione tese alla riduzione della pericolosità con conseguente riesame del quadro conoscitivo e dei suoi effetti sulle mappe del PAI dissesti.

*In tal senso si ricorda che **la misura di protezione che deve essere prevista deve garantire il superamento dello stato di attività del dissesto mappato nel PAI, integrando il drenaggio sub-superficiale con opere strutturali che garantiscano il livello di sicurezza previsto dalla disciplina di piano. La scelta progettuale dovrà essere supportata da verifiche di stabilità globale di versante, allo stato attuale e di progetto, in condizioni statiche e sismiche, identificando correttamente gli scenari di saturazione del terreno emersi nelle indagini geognostiche. Pertanto, l'intervento stradale, nel tratto interferente con l'area P4, potrà essere realizzato in seguito alla realizzazione delle misure di protezione e al procedimento del riesame del quadro conoscitivo della mappa a pericolosità da dissesti di natura geomorfologica; si ribadisce che dovrà essere richiesto a questa Autorità di Bacino il parere sulle misure di protezione tese alla riduzione della pericolosità presente."***

Non solo problematiche geomorfologiche sul tracciato in progetto ricadente in aree P4: “Tuttavia non possono essere esclusi effetti diretti sull’area a pericolosità connessi allo scavo della **galleria**”, tanto che l’AB richiede un sistema ulteriore di monitoraggio *in corrispondenza di Via Sant’Eustachio in Acone e per gli edifici della località Torre di Montebonello*.

20-CONCLUSIONI

Per qualunque motivo questo Iter di VIA si interrompa per integrazioni o quant’altro, chiediamo fin da ora di averne conoscenza. Grazie.

**PER TUTTI QUESTI MOTIVI
IN CONCLUSIONE, CHIEDIAMO**

**CHE VENGA RILASCIATO PARERE NEGATIVO ALLA VIA PER
QUESTA OPERA DI 3 KM.**

**IN SUBORDINE CHE VENGA RICHIESTA LA VIA SU TUTTO IL PROGETTO DEI 13 KM.
IN VERSIONE DEFINITIVA.**

Pontassieve, 3 Giugno 2024

Pratesi Catia
Presidente pro tempore
Associazione “Vivere in Valdisieve”

Associazione “Vivere in Valdisieve”

vivereinvaldisieve@libero.it - vivereinvaldisieve@gmail.com - CF. 94178730480
Sede legale c/c Avv. Duccio Sebastiani – Viale E. Torricelli, 15 – 50125 Firenze
Tel. 055/221072---FAX: 0552280605 --- e-mail: d.sebastiani@studiolegalesebastiani.it
Facebook <http://www.facebook.com/profile.php?id=100000764986596>
Blog: <http://associazionevivereinvaldisieve.blogspot.com/>