



Firenze, 19 maggio 2017

Alla cortese attenzione del
Presidente del Consiglio regionale
Dottor Eugenio Giani
SEDE

Mozione ai sensi dell'articolo 175 Reg. Int.

Oggetto: in merito al progetto definitivo SS 67 "Tosco Romagnola" – Variante dell'abitato di Vallina con realizzazione di due ponti sull'Arno e riclassificazione delle SP 34"

Il Consiglio regionale della Toscana

Premesso che,

Il progetto in esame, presentato da Anas SpA, concerne la creazione di una variante stradale dell'abitato di Vallina il cui fine è di creare un by-pass tra l'attuale SS67 e la SP 34 tramite la creazione di un doppio attraversamento del fiume Arno. L'operazione è corredata dalla creazione di 3 rotatorie e una bretella by-pass. Il progetto prevede, oltre la pura variante stradale, la creazione di una nuova mobilità lenta, pedonale e ciclabile, tra le due sponde, permettendo di fatto di creare una maggiore fruibilità della stazione ferroviaria di Compiobbi (in riva destra) da parte degli abitanti di Vallina (in riva sinistra).

Il costo dell'opera, interamente finanziata dallo Stato, ammonterebbe a circa 55 ML;

Considerato che,

l'opera in oggetto è stata recentemente presentata al settore VIA regionale per le necessarie verifiche;

dalle conclusioni dello studio di impatto ambientale, sintesi non tecnica, emergerebbe che:

- In termini di impatto sull'atmosfera: i risultati delle analisi condotte rilevano che nello scenario post operam i valori della media annuale per il parametro PM 10 sono tutti ricettori decisamente inferiori al limite di legge;
- In termini di impatto sull'ambiente idrico superficiale: le principali criticità riscontrate sono a) aree a pericolosità idraulica molto elevata ed elevata; b) aree ad elevata vulnerabilità idrogeologica; c) presenza di falda a breve profondità. Inoltre in fase di realizzazione dell'opera si possono verificare delle pressioni ambientali rilevanti come immissioni di carichi di inquinanti dovuti a sversamenti



accidentali; immissione di scarichi torbidi; necessari interventi sull'alveo.

- In termini di impatto sull'ambiente idrico sotterraneo: ingresso di acque di dilavamento meteorico di superfici contaminate; ingresso di contaminanti dovuto a sversamenti accidentali; interferenza con la circolazione idrica sotterranea che comportano abbassamento della falda acquifera.
- In termini di impatti sul suolo e sottosuolo: orli di terrazzo fluviale e corso d'acqua in approfondimento; compressione delle proprietà chimico fisiche del suolo; potenziale sversamento sul suolo e sottosuolo di sostanze e materiali inquinanti in corso d'opera, smaltimento e stoccaggio materiali e rifiuti; alterazione della morfologia naturale dei versanti;
- In termini di impatto sul paesaggio: si rilevano criticità legate all'introduzione della nuova infrastruttura nel paesaggio di appartenenza per l'elevata valenza dei suoi caratteri e struttura. In particolare il sito su cui si attesta l'opera si pone fra due elementi di soglia cioè confini di paesaggio fra realtà diverse marcati dalla pressione antropica indotta dal processo di urbanizzazione degli anni 60 e 70, tuttavia non si può escludere l'impatto legato alla frammentazione del sistema unitario di appartenenza. L'opera altera il preesistente sistema di relazioni territoriali, l'aspetto vocazionale e le condizioni d'uso attuale del sito.

Nella relazione non tecnica dello studio di impatto ambientale sono annunciate le opere di mitigazione necessarie per superare le criticità sopra elencate;

Preso atto che,

anche ipotizzando l'esigenza di aumentare i punti di attraversamento del fiume Arno, risulta opportuno che tale esigenza possa realizzarsi con un progetto meno impattante e assolutamente più sostenibile sia dal punto di vista economico che ambientale. La soluzione di un ponte che attraversa il fiume in perpendicolare, avrebbe comportato la eventuale realizzazione di un'opera più semplice dal punto di vista della realizzazione (a fronte di una larghezza del fiume di 70 metri viene ipotizzato un viadotto di 1250 metri) e quindi meno costosa e meno impattante sull'ambiente ed il paesaggio;

se l'obiettivo che giustifica l'opera è quello di velocizzare gli spostamenti tra le frazioni lungo la SS 67 e Firenze, ed in particolare attraverso il passaggio da Pontassieve, sarebbe necessario verificare la possibilità di adottare scelte alternative di mobilità, così da non incrementare il trasporto su gomma.

Per quanto concerne la mobilità per la frazione di Vallina, sarebbe necessario un piano di mobilità dolce o comunque alternativo a quello che vede nel trasporto su gomma il principale mezzo di spostamento in quanto, attraverso il potenziamento dei servizi con ferro, si otterrebbe lo stesso risultato ma con un minor impatto sull'ambiente;

le criticità ambientali e paesaggistiche rappresentano un vero e proprio limite del progetto in esame;



Constatato che,

550 cittadini hanno sottoscritto la petizione "*Al Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e ai Sindaci di Bagno a Ripoli e di Fiesole. Doppio ponte di Vallina: per un progetto sostenibile e compatibile con la Valle dell'Arno.*", promossa dalle associazioni Italia Nostra Toscana, WWF Italia – Delegazione toscana, Rete dei Comitati per la Difesa del Territorio (Toscana), Associazione Valdisieve, Associazione Vivere in Valdisieve, Comitato Padulevillamagnasentillecedri, Comitato il Mulinaccio, Per una Cittadinanza Attiva – Bagno a Ripoli, Movimento Cinque Stelle – Bagno a Ripoli, con la quale fanno appello alle Amministrazioni competenti perché l'intervento infrastrutturale in progetto sia annullato;

**tutto ciò premesso e considerato
impegna il Presidente e la Giunta regionale**

ad esprimere, nelle sedi istituzionali opportune e nella propria autonomia amministrativa e politica, un parere negativo in merito all'opera così come presentata da ANAS ed al contempo a prevedere ipotesi alternative di attraversamento del fiume Arno sia meno costose sia meno impattanti sull'ambiente e sul paesaggio.