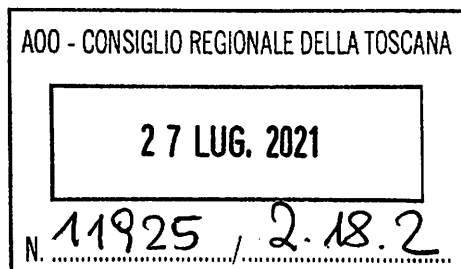




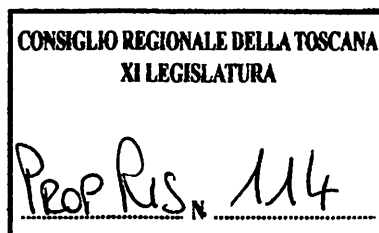
REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale



Gruppo Consiliare
Lega Toscana Salvini Premier



Alla cortese attenzione del
Presidente del Consiglio regionale
SEDE



Proposta di risoluzione ai sensi dell'art. 181 del Regolamento interno collegata alla "Comunicazione della Giunta regionale sulle condizioni e la manutenzione delle strade di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno, Firenze-Siena e Siena-Grosseto" del 27-28-29 luglio 2021.

Oggetto: in merito alla messa in sicurezza della Fi-Pi-Li nel tratto di competenza della città metropolitana di Firenze.

Il Consiglio regionale della Toscana,

Premesso che,

La messa in sicurezza di un territorio, quanto a rischio idrogeologico e più in generale ambientale, rappresenta condizione necessaria e ineludibile affinché sia preliminarmente garantita la sicurezza di qualunque infrastruttura vi insista;

Gravi profili di rischio idrogeologico relativamente alla strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno, di cui è nota la generale vetustà progettuale e realizzativa, si sono manifestamente palesati a partire dallo scorso 7 gennaio quando, a fronte di una serie di precipitazioni intense, si sono verificate alcune frane, la più consistente delle quali in via di Carcheri, una piccola strada di campagna che costeggia la Fi-Pi-Li, dove è scivolato un lastrone di cemento posto a rafforzare la scarpata della superstrada stessa, nel tratto Lastra a Signa-Ginestra Fiorentina.

Considerato che,

In data 9 giugno 2021 sul Corriere Fiorentino è comparso un articolo a firma Marzio Fatucchi dal titolo: "Fi-Pi-Li, scarsa manutenzione in un coacervo di piccoli torrenti. La mappa di Ispra Ambiente è un arlecchino di aree rosse: tutte zone franose";

Nel suddetto articolo si legge: “In due giorni, crollarono prima massi sulla Sp 67 (6 gennaio 2021). Poi franò il muro della Fi-Pi-Li (7 gennaio). Tutte e due a Lastra a Signa, a distanza di pochi metri. E quando i tecnici dell’Ateneo di Firenze guidati dal professor Nicola Casagli approfondirono le cause, trovarono nel primo episodio massi persi dalla collina in un contesto in cui non erano stati neanche puliti i boschi. Nel secondo, che il muro di contenimento della Fi-Pi-Li aveva fondazioni insufficienti ma soprattutto che c’erano «evidenti vistose infiltrazioni idriche per insufficiente drenaggio». E così, le piogge abbondanti dei giorni precedenti avevano «spinto» il terreno fino a far cedere il muro. Il problema riguarda pure il tratto restato in piedi, dove è stata vista «quasi totale assenza di acqua in uscita dai dreni che in più punti risultano evidentemente ostruiti da materiale di riempimento». Scarsa manutenzione, in un luogo che invece dovrebbe essere costantemente monitorato: quella strada si chiamava infatti «via della Fonti». Un torrente è stato messo in un tubone ma come dimostrano alcune carte del 1863, l’area è sempre stata un coacervo di rivoli d’acqua”;

Nello stesso articolo si legge ulteriormente: “Le carte dell’800 le hanno studiate anche i cittadini del Comitato contro il distributore (e grande area parcheggio) che il Comune di Lastra a Signa voleva realizzare, progetto bloccato dal Tar. La mappa di Ispra Ambiente è un arlecchino di aree rosse: tutte zone franose. Perché, quando è stata fatta negli anni ‘60 la Fi-Pi-Li, non fu realizzato un viadotto e invece fu fatto un terrapieno? Per abbattere i costi? Resta il fatto che, come si legge nella relazione dell’Ateneo, per fare qualunque cosa nell’area occorre «approfondire le conoscenze sulla circolazione idrica» superficiale e nel terreno. E il muro della Fi-Pi-Li deve essere tutto rifatto: c’è sempre il rischio di una frana”;

La Sgc Fi-Pi-Li è sottoposta a un livello di traffico (e dunque a una pressione sul terreno) di tipo autostradale (TGM anche superiore ai 50.000 veicoli in alcuni tratti) con una sezione stradale ridotta rispetto a quella autostradale, come rilevano i dati degli ultimi tre anni;

Nel 2019, ultimo anno con il traffico "a pieno carico" senza i cali seguenti le restrizioni per il Covid, il traffico medio giornaliero in Fi-Pi-Li è stato di circa 53.800 veicoli rilevati nella sezione di Scandicci (di cui il 10% camion), circa 51mila nella sezione di San Miniato (18% veicoli pesanti), oltre 45mila nella sezione di Pisa (11% pesanti) e circa 27.600 nella sezione di Lavoria (21% veicoli pesanti) secondo i dati forniti da Avr, la società che ha in gestione la FiPiLi per conto della Città Metropolitana di Firenze;

Nel 2020, nel tratto della sezione di Scandicci, il traffico medio giornaliero è stato di 44.500 veicoli di cui il 11% camion. Circa 38 mila i veicoli transitati nella tratta di San Miniato (21% veicoli pesanti), mentre in quella di Pisa sono stati circa 33.200 (di cui 13% veicoli pesanti), infine Lavoria dove la media nel 2020 è stata di 22.900 veicoli/giorno di cui 22% camion. Il mese con il traffico giornaliero medio in FiPiLi più alto alla stazione di misura di Empoli è stato luglio, il secondo è stato settembre;

Nel 2021, periodo gennaio-giugno, nella sezione di Scandicci il traffico medio è stato di 46.000 veicoli al giorno di cui l’11% veicoli pesanti. Da Scandicci a San Miniato si registrano 38.800 transiti giornalieri di media (22% camion), mentre a Pisa il dato si attesta su circa 34.000 (13% veicoli pesanti). Infine Lavoria dove la media giornaliera dei veicoli in FiPiLi è di 22mila (25% veicoli pesanti).

Tutto ciò premesso e considerato,

Impegna il Presidente e la Giunta regionale

A reperire risorse per assicurare ai Comuni dei territori e/o alla Città Metropolitana di Firenze la disponibilità di un fondo straordinario che permetta di sviluppare e programmare la messa in sicurezza, il costante monitoraggio e ad altre azioni di prevenzione e manutenzione dei terreni e delle aree su cui insiste la strada di grande comunicazione Fi-Pi-Li, anche eventualmente coinvolgendo altri soggetti pubblici e privati

Il consigliere

Elisa Tozzi



Mani

