



Via Cavour, 1 – 50129 Firenze
Piazza Morgagni, 9 – 47100 Forlì



PROVINCIA DI FIRENZE

Servizi Tecnici:

Ing. Egidio RUFFILLI
C.so Repubblica, 19 – 47100 FORLÌ

S.S. N° 67 Tosco – Romagnola

AMMODERNAMENTO
NEL VERSANTE TOSCANO

Situazione Lavori / Progetti
RELAZIONE GENERALE

A

FIRENZE-PONTASSIEVE

VARIANTE

Elementi di studio

B

PONTASSIEVE-DICOMANO

LAVORI DI COMPLETAMENTO

Progetto Preliminare



SOMMARIO

FIRENZE – PONTASSIEVE.....	3
PONTASSIEVE – DICOMANO.....	6



FIRENZE – PONTASSIEVE

Sono stati presi in considerazione sia l'ammodernamento del tracciato attuale, nel tratto Ponte di Varlungo – Pontassieve, sia il percorso complementare costituito dalla Strada Provinciale n. n. 34 “di Rosano” in sinistra Arno.

I Comuni interessati, unitamente alla Provincia di Firenze, stanno predisponendo soluzioni atte a dare una risposta alle esigenze del traffico tenendo presente l'esistenza della circonvallazione di Pontassieve ultimata fino a San Francesco (Pelago).

I lavori sono stati inseriti fra le opere previste nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Toscana il 18.04.2003

In data 30.10.2003 è stato firmato il protocollo di intesa relativo alla mobilità da Firenze a Pontassieve, tra la Regione Toscana, la Provincia di Firenze, i Comuni di Firenze, Fiesole, Pontassieve, Bagno a Ripoli, l'Autorità di bacino del fiume Arno, l'ANAS s.p.a. e la To-Ro scrl.



La Direzione Generale ANAS sta predisponendo la gara per la progettazione della Variante di “Vallina” con ponti sul fiume Arno.

La società TO.RO. ha affidato a sua cura e spese alla SISPLAN di Bologna lo studio sulla mobilità tra Pontassieve e Firenze con i seguenti obiettivi:

- a) Verifica, all'interno del quadro generale della offerta di mobilità (Ferrovia, TPL, strada) sulla direttrice, se e in che misura la variante di Pontassieve ha indotto una redistribuzione del traffico tra la SS 67, in destra Arno, e la SP 34 di Rosano, in sinistra Arno.

Una doppia possibilità di collegamento tra Pontassieve e Firenze offre una serie di alternative di intervento finalizzate da un lato ad elevare il livello di servizio offerto dalla



viabilità all'utenza e dall'altro ad aumentare la compatibilità tra il traffico veicolare ed il territorio.

- b) Esame degli scenari di assetto della viabilità possibile, per individuare gli effetti degli interventi ipotizzati per il raggiungimento delle finalità primarie sopra accennate.

Dati rilevati dallo studio

I volumi di traffico registrati raggiungono i 30.000 veicoli al giorno ripartiti circa in parti uguali fra la SS 67 e la SP 34.

1) **Scenario prima della realizzazione della variante di S.Francesco**

Il traffico nell'ora di punta si ripartisce sulle due arterie nella seguente misura:

Direzione Pontassieve-Firenze	SS 67	53%
	SP 34	47%
Direzione Firenze-Pontassieve	SS67	62%
	SP 34	38%

2) **Scenario dopo la realizzazione della variante di S.Francesco**

Il traffico nell'ora di punta si ripartisce sulle due arterie nella seguente misura:

Direzione Pontassieve-Firenze	SS 67	46%
	SP 34	54%
Direzione Firenze-Pontassieve	SS67	61%
	SP 34	39%

Scenari futuri

La costruzione e la simulazione degli scenari futuri sono state effettuate combinando diverse soluzioni infrastrutturali:

- Variante di Vallina (a sud dell'abitato) da prevedere prevalentemente in galleria
- Nuovo doppio ponte sull'Arno con collegamento fra la SS 67 e la SP 34 localizzato all'altezza di Vallina (costituisce in effetti anche variante all'abitato)
- Variante del Girone (a nord dell'abitato) il cui scopo è di evitare l'attraversamento del paese.

Gli effetti sulla distruzione del traffico assegnato sono stati valutati in quanto scenari, in base alle ipotesi di miglioramento delle caratteristiche geometriche della SP 34 e di realizzazione, parziale o completa, degli interventi infrastrutturali descritti.

Nell'ora di punta, su entrambe le strade, i volumi di traffico sono prossimi alla capacità delle tratte stradali; di conseguenza gli spostamenti di flussi dalla SS 67 alla SP 34 e viceversa sono molto contenuti se non vengono considerate nuove infrastrutture idonee a sopperire alle inadeguate caratteristiche funzionali delle infrastrutture esistenti.



Conclusioni

Constatata la impossibilità di assegnare l'attuale volume di traffico (30.000 veicoli/giorno) su una unica direttrice a due corsie, le soluzioni più efficaci sono quelle che utilizzano "a sistema" le due direttrici (SS 67 e SP 34) riqualificate con caratteristiche geometriche e funzionali adatte a garantire un idoneo livello di servizio e tali da ridurre l'impatto ambientale nelle aree urbane.

Tra gli scenari visti, le soluzioni più opportune per ottenere gli obiettivi fissati sono:

- doppio ponte a Vallina con variante di Girone con miglior servizio PTL tale da ridurre gli spostamenti pendolari che utilizzano il veicolo privato.

PONTASSIEVE – DICOMANO

103+000 Pontassieve

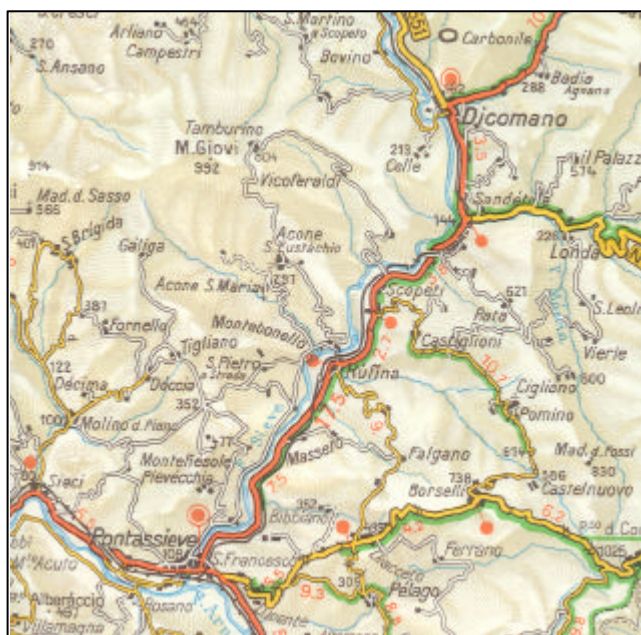
118+000 Dicomano

Lunghezza: 15 km

Il tratto che va dalla progressiva Km 103+000 (Stentatoio) alla progressiva Km 118+000 (Dicomano) è stato inserito fra le opere previste nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Toscana il 18.04.2003.

La Provincia di Firenze, con un finanziamento parte della Regione e parte della Società TO.RO., sta progettando l'intero tratto.

Il progetto preliminare è stato presentato al Compartimento A.N.A.S. di Firenze e sottoposto all'esame dei Comuni interessati.



1. PROGETTAZIONE VARIANTE SS 67 DALLA LOC S. FRANCESCO A DICOMANO (a cura dell'Ing. Giacomo Parenti)

In data 04/03/1998 è stata sottoscritta la convenzione tra ANAS, Regione Toscana e Amministrazione Provinciale di Firenze avente ad oggetto "L.R. 25 Luglio 1996 n°58 art 6 Progettazione Preliminare della tratta della SS 67 Tosco Romagnola dalla Località San Francesco (Pontassieve) a Dicomano e progettazione definitiva ed esecutiva per lotti funzionali fino alla concorrenza dell'importo stimato per lavori pari a 50 Miliardi;

La convenzione prevedeva che l'onere per la progettazione gravasse interamente sulla Regione Toscana e sulla Provincia di Firenze ad esclusione delle spese per le indagini geologiche, geognostiche e idrogeologiche e per eventuali indagini archeologiche a carico esclusivamente di ANAS;

Il progetto preliminare redatto dalla provincia di Firenze ed inviato all'ANAS prevedeva la suddivisione dell'intervento nei seguenti lotti con la relativa stima , eventualmente da aggiornare tenendo conto dell'anno di realizzazione dell'intervento e delle vigenti normative di progettazione stradale :

?? Tratta 1 - dal Confine Comunale Rufina/San Francesco alla sez 25 (prima dell'abitato di Rufina)

Totale 8.600.000.000 Lire 4.441.529 Euro

?? Tratta 2 - Circonvallazione di Rufina e Montebonello dalla sez 25 al raccordo con l'attuale SS67 a Scopeti Sud

Totale 77.900.000.000 Lire 40.231.992 Euro

?? Tratta 3 - dallo svincolo di Scopeti sud al raccordo con l'attuale SS67 a Scopeti Nord

Totale 17.450.000.000 Lire 9.012.173 Euro

?? Tratta 4 - dallo svincolo di Scopeti nord all'abitato di Casini (sez. 102)

Totale 4.950.000.000 Lire 2.556.461 Euro

?? Tratta 5 - dall'abitato di Casini alla Rotatoria di Contea (sez. 146)

Totale 78.000.000.000 Lire 40.283.638 Euro

?? Tratta 6 - dalla Rotatoria di Contea alla rotatoria di Dicomano

Totale 3.100.000.000 Lire 1.601.016 Euro

?? Tratta 7 - dalla rotatoria di Dicomano e la SS67 in direzione San Godenzo

Totale 75.000.000.000 Lire 38.734.267 Euro



Nel corso dell'anno 2004 sono stati effettuati vari incontri con ANAS sia Direzione Compartmentale sia Direzione Generale.

E' emersa la necessità, come del resto già evidenziata nell'incontro del 23 Gennaio 2004 al quale ha partecipato anche la società TORO, di procedere ad **una revisione dell'ipotesi progettuale presentata, che tenesse conto della nuova normativa di progettazione stradale (DM Novembre 2001) e prevedere quindi non più adeguamenti della sede stradale come concordato negli anni precedenti con ANAS (con eventuali deroghe dalla norma), bensì nuovi tracciati o adeguamenti dell'esistente qualora comunque fosse garantito il rispetto della normativa vigente.**

A seguito delle indicazioni fornite l'intero tracciato è stato rivisto ad eccezione del lotto 2 (variante di Rufina) che risultava rispondente anche alla nuova normativa.

E' stato altresì concordato, **ancora da definire con integrazione alla convenzione**, di procedere con la progettazione definitiva non soltanto di un lotto da 50 miliardi ma dell'intera tratta da San Francesco a Dicomano.

E' stato chiesto altresì da ANAS di produrre la documentazione necessaria per la verifica/valutazione di impatto ambientale dell'intero tratto e non soltanto del lotto 2.

Per la presentazione della documentazione al CIPE al fine di ottenere parere positivo al finanziamento, previo preventivo parere tecnico dell'ANAS, è stato deciso di produrre gli elaborati del progetto "preliminare ANAS" (trattasi di una progettazione più di dettaglio del progetto preliminare previsto dalla Merloni) e la documentazione di verifica di impatto ambientale.

Nell'incontro di maggio 2004 la nuova soluzione proposta ha ricevuto parere positivo da parte di ANAS e questa è stata elaborata unitamente ad una prima versione della verifica di impatto ambientale presentata alla direzione generale di ANAS in data 6 Luglio u.s.

Il progetto è stato presentato e discusso con i comuni interessati varie volte (l'ultimo incontro è avvenuto nel mese di Luglio 2004). Ai Comuni è stata consegnata copia della documentazione di progetto.

Gli elaborati richiesti da ANAS per l'intero tratto della variante alla SS67 comprensivi della documentazione dell'impatto ambientale sono stati inviati la prima settimana di Agosto sia al Compartimento di Firenze sia alla Direzione Centrale di Roma. Gli elaborati della valutazione dell'impatto ambientale sono stati consegnati anche alla Direzione Urbanistica della Provincia per l'Istruzione della pratica di VIA.

La pratica di VIA non può concludersi se i Comuni non apportano le necessarie varianti urbanistiche.

E' stato concordato con i Comuni, e a loro delegata l'organizzazione, di effettuare degli incontri con le associazioni ambientaliste che ufficialmente non conoscono il tracciato in quanto la Provincia non ha mai fornito copia, né fatto consultare il progetto in corso di elaborazione.



La Provincia non è a conoscenza di richieste di modifica del tracciato.

Ricordo tra l'altro che le indagini geologiche del lotto 2 sono state ultimate in via definitiva nel corso dell'anno 2003 e che le indagini geologiche dei restanti lotti sono in corso pur non avendo ancora ricevuto da ANAS il finanziamento per tali attività come da convenzione del Luglio 2002.

Il progetto definitivo è in corso di elaborazione ma potrà essere inoltrato ad ANAS soltanto dopo l'approvazione da parte dei comuni delle varianti urbanistiche e quindi la definizione della procedura di VIA.

Il progetto del lotto variante di Rufina è già allo stato di progetto definitivo e non servono in tale tratto varianti urbanistiche. ANAS ha richiesto comunque una progettazione globale e non a lotti.