



Firenze, 27 aprile 2010

Consiglio regionale della Toscana
Interrogazione a risposta Orale n. 01
Prot. n. 5224/2.17.2 del 27.04.2010

Al Presidente
del Consiglio Regionale della Toscana
SEDE

Oggetto: In merito alle inadempienze di "Autostrade per l'Italia" spa nella realizzazione delle opere previste dalla Convenzione del 13 dicembre 1990. *Interrogazione urgente a risposta orale.*

Il sottoscritto consigliere regionale,

PREMESSO che la Convenzione, sottoscritta il 13 dicembre 1990, tra Ministero LL.PP., Ministero dell'Ambiente, ANAS, Autostrade, Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Barberino di Mugello e Comune di Firenzuola, nell'ambito degli accordi per la realizzazione della variante di valico, prevede l'impegno al finanziamento e realizzazione di una viabilità tra il nuovo casello di Poggiolino e la SS. 610 a Firenzuola, considerato, si legge nella stessa convenzione, *"che gli Enti Toscani hanno richiesto la realizzazione di uno svincolo autostradale all'imbocco sud della nuova galleria di valico, con relativo allacciamento alla SS.610 ... Si conviene e si stipula quanto segue ... art.3) "Autostrade si impegna a ... elaborare... d) il progetto esecutivo del collegamento tra il nuovo scincolo di Poggiolino e la SS 610 in comune di Firenzuola, intervento già incluso nel primo stralcio attuativo del Piano Decennale della viabilità di grande comunicazione ..." art.6. Nella fase di realizzazione dell'opera Autostrade provvederà :*

- a realizzare e mantenere, contestualmente alla costruzione delle nuove gallerie autostradali di valico ed in conformità al progetto esecutivo di cui al punto d) ... il collegamento tra il nuovo svincolo autostradale di Poggiolino e la SS 610 in Comune di Firenzuola ed il cui finanziamento è comunque assicurato da Anas e Autostrade ..."

CONSIDERATO pertanto che la c.d. bretella di Firenzuola è parte integrante del progetto di Adeguamento del tratto di attraversamento Appenninico ed è individuata come Lotto 14 della variante di valico.

RICORDATO altresì che



- nel Febbraio 1992 Autostrade trasmette il progetto esecutivo della Variante di Valico comprensivo della bretella per Firenzuola, l'Anas l'approva con decreto n. 900 del 5/8/1992 e successivamente anche il Cons. Sup. LL.PP. il 17/5/1996;
- che il Consiglio dei Ministri, il 9/08/2001, dando il via libera ai lavori di cui costruzione della variante di valico, subordina la realizzazione della Bretella di Firenzuola *"alla effettuazione di uno studio geologico ed idrogeologico che dimostri la compatibilità delle opere con la tutela degli acquiferi"*;
- il 19/11/2002 la Regione Toscana autorizza Autostrade all'apertura di una cava a Sasso di Castro, vicino a quella già sfruttata da Cavet per la TAV, per la fornitura d'inerti per la costruzione della Variante di Valico, e nell'atto viene prescritto a società Autostrade, l'obbligo della realizzazione della Bretella di Firenzuola, contestualmente alla variante di valico medesima;
- nel novembre 2002 il consiglio comunale di Scarperia solleva la questione della salvaguardia delle sorgenti della Società Panna;
- il 14/5/2003 Autostrade trasmette a tutti i soggetti interessati i risultati degli studi idrogeologici dai quali risulta che non si possa escludere un probabile rischio per le sorgenti di Panna qualora di realizzi lo scavo della galleria Poggione (lunga 3.500 mt ed a quota inferiore ai 600 mslm.) Successivamente, il 28/08/2003, trasmette uno studio di fattibilità con 4 proposte di tracciato alternativo, evidenziando la necessità di nuove prove per gli approfondimenti di natura geologico, geomeccanico ed idrogeologico;
- su proposta della Regione Toscana viene costituito il "Comitato Tecnico Bretella di Firenzuola" un soggetto indipendente, composto dai massimi esperti del settore e dai rappresentanti degli Enti interessati, e presieduto dal Prof. Giovanni Barla dell'Università di Torino, comitato al quale viene affidato *il compito di validare una ulteriore campagna di indagini integrative funzionali all'individuazione della configurazione plano-altimetrica definitiva* del tracciato stradale della bretella;
- il 1/12/2004 una folta rappresentanza della popolazione e delle istituzioni di Firenzuola manifesta davanti alla sede del Consiglio Regionale per sollecitare la realizzazione della bretella, su iniziativa del locale comitato "Ambiente e Sviluppo";
- il comune di Firenzuola propone un'ulteriore ipotesi di tracciato, denominata "Badia", mirata ad evitare possibilità di impatto idrogeologico, ipotesi che Autostrade elabora in un progetto di massima, trasmettendola al "Comitato Barla", progetto che prevede una galleria di 1300 mt a quota 750 msl ed un tracciato con altre piccole gallerie e viadotti;



- il 23/11/2006 il "Comitato Barla" emette la relazione conclusiva indicando il tracciato Badia come quello da preferire, perché *"prevede la realizzazione della galleria di valico con l'attraversamento di terreni prevalentemente argillosi, capaci di dare adeguate garanzie d'impermeabilità, rispetto all'acquifero circostante"*;
- il 7/02/2007, su invito del Comune di Firenzuola l'ing. Russo di Soc. Autostrade presenta ai gruppi consiliari di Firenzuola ed al comitato "Ambiente e Sviluppo", una bozza del Progetto definitivo della Bretellina, alla luce del parere favorevole della Commissione Barla, dopo aver premesso che i lavori del lotto 17, comprendente il tratto di bretellina tra Firenzuola e la viabilità a valle verso Imola, sono oramai in fase di consegna provvisoria all'impresa che ha vinto l'appalto; nella medesima occasione il dirigente di Autostrade espone il progetto del tratto principale della Bretellina (lotto 14), quello che prevede il traforo sotto la Futa di 1300 mt. circa (galleria Serventi), progetto che, spiega, sarà consegnato ufficialmente entro giugno 2007, e che si sviluppa lungo il tracciato denominato Badia 2005;
- il 5/04/2007 Autostrade per l'Italia presenta "Cantieri Aperti": gli investimenti ed i progetti per la Toscana, e pag. 15 è citata la Bretella di Firenzuola (Variante di valico Lotti 14-15-16-17): *"Realizzazione del collegamento viario tra il nuovo svincolo autostradale di Poggiolino (che sarà denominato Barberino Nord/Firenzuola) e la S.S. 610 imolese in comune di Firenzuola. Lunghezza 12,7 km Investimento 106 €/Mln. Situazione attuale: Lotto 14: in data 03.11.06 il tracciato è stato definito con gli Enti Locali. La predisposizione del progetto definitivo sta subendo ritardi a causa dell'ultima normativa sulle concessionarie che non consente, se non in particolari condizioni, l'affidamento della progettazione alle imprese del gruppo. Lotti 15 e 16: i lavori sono stati già realizzati dal CAVET con il contributo di ASPI. Lotto 17: è stata completata la procedura della gara d'appalto, la consegna è avvenuta il 4/4/2007"*;
- la presentazione del progetto definitivo da parte di Soc. Autostrade avviene a Firenzuola in data 8/05/2008, e in quell'occasione si rende noto anche il crono programma:
 - Conferenza di servizi (Prov. Fi) per DIA entro Nov. 2008
 - Approvazione ANAS entro Maggio 2009
 - Progetto esecutivo entro Novembre 2009
 - Approvazione ANAS entro giugno 2010
 - Gara d'appalto entro Marzo 2011
 - Lavori 36/42 mesi entro Febbraio 2014
 - Apertura al transito entro Marzo 2014;
- il 3/05/2008 prende avvio, presso il competente ufficio della Provincia di Firenze, il procedimento della Conferenza dei Servizi per la VIA; e in data 17/07/2008 vengono chieste da parte del RUP dell'ufficio VIA alla proponente soc. Autostrade numerose integrazioni frutto delle varie osservazioni fatte dai membri della CdS;



- quasi un anno dopo, il 9/6/2009 la Provincia, non avendo ricevuto le integrazioni da soc. Autostrade, avvisa tutti i partecipanti alla CdS la possibilità di archiviazione della pratica;
- il 26/06/2009 Autostrade presenta le integrazioni, facendo presente di averle già trasmesse alla Provincia il 16/03/2009. Nella lettera firmata dall'ing. Russo dopo una breve cronistoria si *"conferma la convinzione che, nell'abito della procedura di VIA in corso, la cui conclusione deve appunto stabilire la compatibilità ambientale dell'opera richiesta nelle convenzioni del 1990, debbano essere presenti i pareri del Comitato tecnico "Bretella di Firenzuola", quale soggetto tecnico esperto che ha indicato l'alternativa più idonea che il proponente ha sviluppato e la soc. Acqua panna quale soggetto potenzialmente maggiormente interferito"*, e con preciso riferimento alla richiesta di ulteriori prove per la possibile interferenza con Panna, specifica *"... si osserva che, alla luce degli approfondimenti ad oggi eseguiti, qualunque ulteriore attività non potrà mai eliminare con certezza il fattore di rischio insito nella tipologia di opera richiesta dal territorio e nel delicato contesto in cui s'inserisce."*;
- il competente ufficio della CdS VIA reperisce i pareri dei vari Enti e soggetti, tra i quali quello della Società Panna-SanPellegrino, pervenuto il 24/09/2009 *"dove sono evidenziate indicazioni tecniche contenenti alcuni punti da considerare e approfondire per la stesura della progettazione esecutiva. In particolare non si capisce perché si debba escludere a priori l'opportunità, in casi particolarmente rilevanti, di procedere con l'adozione di sistemi d'impermeabilizzazione del rivestimento senza drenaggi e d'estendere l'impermeabilizzazione nella zona dell'arco rovescio..."* ed inoltre ... le operazioni di monitoraggio *"andranno concordate in anticipo con Sanpellegrino Spa"* ed i prelievi per motivi igienico sanitari andranno fatti da tecnici della Sanpellegrino assistiti da quelli di Autostrade. *" si auspica che i codici di scavo, in sede esecutiva, diventi parte integrante della documentazione di progetto di ciascun lotto"*; e nella discussione agli atti il rappresentante di Sanpellegrino Spa, verbalizza che *"se avverrà l'interferenza il danno sarà irreversibile e si presenterà alla perforazione della galleria Serventi. Non si ritiene che vi siano motivi per svolgere ulteriori indagini idrogeologiche. A nostro avviso serve una direzione lavori non classica "ma più accurata" e magari affiancata da un comitato superpartes. Si conferma la perplessità di escludere a priori la possibilità di impermeabilizzare contestualmente all'avanzamento dell'opera..."*
- il 29/09/2009 la riunione della CdS sospende il procedimento richiedendo ulteriori integrazioni e chiarimenti;
- nel marzo di questo anno la vicepresidente ed assessore alle Infrastrutture della Provincia di Firenze dichiara in Consiglio Provinciale di aver convocato un incontro con Società Autostrade nel quale, dice, *"si affronteranno le criticità sollevate nella valutazione di impatto ambientale in corso, che a nostro avviso sono superabili con*



adeguate soluzioni progettuali, in modo che la Bretellina, opera assolutamente fondamentale per lo sviluppo di questa area, venga finalmente portata a termine";

- Autostrade fornisce le integrazioni richieste dalla Conferenza dei Servizi, con lettera del 15.03.2010, sostenendo di rispondere ad ogni singola prescrizione e"*per quanto concerne la richiesta di ulteriori campagne d'indagini geologiche, allega il programma delle misure da eseguire, s i auspica che gli Enti in indirizzo motivino l'opportunità di sottrarre ulteriori risorse per eseguire indagini,..., che non consentiranno mai di escludere in maniera certa il fattore di rischio di depauperamento delle acque sotterranee insito nella tipologia dell'opera" ...e "Fermo restando l'impegno ... a finanziare l'opera secondo tempi e modalità da concordare preventivamente nei limiti fissati dalla Convenzione, ASPI rappresenta nuovamente l'impossibilità di assumere i conseguenti rischi e responsabilità gravissimi che potrebbero derivare dalla realizzazione del lotto 1 della Bretella di Firenzuola,..., dovute ai possibili danneggiamenti dell'acquifero in concessione alla società Acqua Panna" "Ribadisce la necessità di individuare un nuovo soggetto che subentri ad ASPI nella realizzazione delle opere...";*
- infine, il 13/04/2010 con lettera sottoscritta dall'ing. Russo indirizzata agli Enti firmatari la Convenzione ed a quelli della CdS in cui con riferimento alla procedura in corso della CdS ed ai pareri espressi all'interno della stessa dai vari soggetti "*e dopo ulteriori valutazioni tecniche dei progettisti, non può che confermarsi ... che qualunque studio idrogeologico o tecnica di mitigazione aggiuntiva non permettono di escludere le interferenze con l'acquifero sotterraneo, e quindi di ottemperare alla disposizione C.6 della delibera del C.M. del 9/08/2001...Ne consegue che non esistono le condizioni per poter eseguire l'opera in sicurezza e pertanto la scrivente,...., è venuta nella determinazione di ritirare,...., il progetto..."*

REPUTATO estremamente grave e pretestuoso il ritiro del progetto da parte di "Autostrade per l'Italia" spa,

CONSIDERATO che la citata Convenzione del 1990 prevede all'art. 9 che "almeno due volte ogni anno, i rappresentanti degli Enti firmatari si riuniranno per verificare l'attuazione dei rispettivi obblighi in relazione alla realizzazione della variante di valico e per l'adozione dei provvedimenti conseguenti";

RICORDATO che "Autostrade per l'Italia" sul territorio regionale ha in corso altri importanti lavori, tra i quali la terza corsia tra Barberino e Firenze Nord e la stessa Variante di Valico, ed è necessario un attento controllo e una verifica dei requisiti di affidabilità sia nella gestione dei lavori che nelle progettazioni;

INTERROGA **il Presidente della Giunta regionale**



per conoscere

- a) se intenda immediatamente attivarsi per il mantenimento degli impegni previsti nell'accordo 1990 relativo alla variante di valico, ovvero in che modo intenda adoperarsi per garantire la realizzazione della bretella di Firenzuola, un'opera non soltanto lungamente attesa, ed estremamente importante per l'Alto Mugello, ma che risulta in parte già costruita, e che è costata, in progettazione e studi, circa 7 milioni di euro;
- b) se non ritenga opportuno verificare con l'Avvocatura regionale la possibilità di intraprendere vie giudiziarie al fine di garantire l'ottemperanza relativamente a quanto sottoscritto nella citata Convenzione;
- c) come giudichi il comportamento di "Autostrade per l'Italia" spa -ASPI nella vicenda;
- d) se non ritenga urgente coinvolgere il Governo nazionale, al fine di ottenere un opportuno intervento su "Autostrade per l'Italia", al fine di evitare ulteriori atteggiamenti dilatori e pretestuosi, mirati, presumibilmente, ad evitare la realizzazione di un'opera, con conseguente risparmio di diverse decine di milioni di euro;
- e) se non ritenga necessario impegnare i rappresentanti regionali in seno all'Osservatorio Ambientale di cui all'art.7 della Convenzione, affinché richiama "Autostrade per l'Italia" al rispetto degli accordi e le chiedano la revoca del ritiro del progetto;
- f) da quanto tempo non si riunisca il tavolo istituzionale previsto dall'art. 9 della Convenzione, e che ha il compito di *"verificare l'attuazione dei rispettivi obblighi in relazione alla realizzazione della variante di valico e per l'adozione dei provvedimenti conseguenti"*;
- g) come ritenga di poter meglio verificare l'affidabilità del concessionario ASPI, anche alla luce del fatto che essa si avvale di una propria società di progettazione, la SPEA.;
- h) quale sia lo stato dei rapporti e degli impegni realizzativi, assunti da ASPI sul territorio regionale, e se risultino altri ritardi e/o inadempienze.

Marco Carraresi