

# Stop al bypass faraonico della Rufina. La priorità è l'anello ferroviario Firenze-Valdisieve-Mugello

written by Vivere in Val di Sieve

Sono molti anni che alla Rufina, in Valdisieve, si cerca di realizzare il collegamento alternativo da San Francesco (Pelago) a Dicomano. Tredici chilometri in variante o in adeguamento alla statale 67.

L'incarico per la progettazione spettava alla Provincia di Firenze su convenzione stipulata con l'ANAS. Dopo varie peripezie per ottenere parere favorevole alla VIA, nel 2010 è stato scelto di ritirare la richiesta di *verifica di VIA* (fatta nel 2006 e poi [arenata](#)) e di intraprendere una nuova procedura conclusasi con la richiesta di [sottoporre a VIA l'intero tracciato](#) (13 km per un costo ipotetico di 240 milioni di euro).



Oggi l'ANAS si è ripresa l'incarico della progettazione, già finanziata, per trovarsi pronta all'[appalto nel 2017](#) (a detta dell'Ing. Mazzeo, ora agli arresti domiciliari per gli ultimi scandali Anas (occorre prima verificare la rendicontazione da parte della Provincia di Firenze che doveva precisare dove aveva speso i contributi arrivati da Anas dei quali non sappiamo nulla), siamo arrivati al punto in cui si deve "quasi" ricominciare da capo dopo aver speso soldi pubblici, inutilmente.

ANNO di RIFERIMENTO	ITER	TRATTA TRACCIATO	Km.	EURO	€/Km.
1998	Prima convenzione Regione-Asni-Provincia	Stretatoio-Dicomano	13	25 MILIONI (25 miliardi lire)	1,9 milioni€/Km.
2003		Stretatoio-Dicomano	13	128 Milioni	9,8 milioni€/Km.
2010	Assoggettabilità alla VIA	Stretatoio-Dicomano	13	182 Milioni	14,7 milioni€/Km.
2014	Nuova Convenzione Asni-Regione-Città Metrop.	Stretatoio-Dicomano	13	182 Milioni	14,4 milioni€/Km.
2018	Nuova Convenzione Asni-Regione-Città Metrop.	<b>Bypass Rufina</b>	<b>3,5</b>	<b>70 MILIONI</b>	<b>20 Milioni €/Km.</b>
2015	PROGETTO	Stretatoio-Dicomano (?)	13 (?)	700.000 € / 7 Milioni	

Tutto per realizzare il bypass del centro abitato della Rufina (7.400 abitanti, di cui [1500 nelle frazioni](#)) spostando di fatto su Montebonello - altra frazione del comune di Pontassieve - inquinamento, impatto paesaggistico, idrogeologico ecc. Il bypass è generalmente indicato come *Variante* alla SS 67, ma si tratta di soli **3,5 km** dei 13 complessivi dell'intero tracciato della "Variante SS 67" (è l'intero tracciato ad essere inserito nel *Programma Infrastrutture Strategiche* di cui alla legge n. 443/2001, detta "Legge Obiettivo", sotto la voce [Valichi stradali appenninici, Toscana - Ammodernamento SS67 Tosco-Romagnola - Lotto 3: Variante fra le località S. Francesco in Comune di Pelago e l'abitato di Dicomano](#)", p. 209).

Vediamo nel dettaglio le opere previste nel bypass: **una galleria** di circa 1 km (non di più altrimenti la struttura dovrebbe avere caratteristiche tecniche più onerose) che sarà scavata dall'alto (la zona è tutta a vincolo idrogeologico e nel perimetro di rispetto cimiteriale); **un viadotto** di circa 350 metri, in alcuni punti alto anche 10 metri, che scavalca un torrente e alcune strade, utile a raggiungere un'altezza sufficiente per il collegamento con la galleria; **due ponti** sul fiume Sieve (che si aggiungono a quello attuale di collegamento tra la Rufina e Montebonello); **rotatorie** e altri **incroci** (sia a monte che a valle del bypass) che ricollegano al tracciato esistente sul territorio rufinese; **un viadotto** che, dopo il secondo ponte, supera la linea ferroviaria per ricollegarsi all'attuale rondò in località Scopeti.

Il costo di 70/80 milioni di euro (al chilometro costerà più della Salerno-Reggio Calabria!), potrebbe essere sottostimato viste le opere importanti da realizzare e gli eventuali contrattempi che si potrebbero incontrare durante i lavori, oltre agli aumenti "fisiologici" di cui si può vantare l'Italia (ricordiamo che attualmente i costi sono ipotizzati sugli elaborati del progetto *preliminare* del 2010, che, ad

esempio, non tengono conto dello smaltimento delle terre e rocce da scavo qualora non fossero utilizzabili "in situ" a causa della presenza di eventuali componenti chimici inquinanti e quindi non considerati sottoprodotti, ma rifiuti. Solo per il lotto relativo al bypass si parla di circa 130.000 mc; oppure delle opere necessarie per ridurre il rischio idrogeologico come casse di espansione - tra l'altro necessarie per recuperare lo spazio che i rilevati e le opere vanno a sottrarre al fiume -, barriere di protezione, ecc.).

Non va sottovalutato che questa somma non inciderebbe molto sul traffico nel centro abitato, poiché si tratta di traffico locale dalla Rufina a Pontassieve o Dicomano nelle ore di punta e ritorno (oltre agli spostamenti per raggiungere servizi di cui Rufina non dispone). In altri orari, i veicoli che passano sono pochi o nulli. Pochi infatti sarebbero quelli che, partendo da Dicomano o altre località, utilizzerebbero il bypass per andare verso Pontassieve o Firenze. È giustificata, per poche migliaia di auto, un'opera dal costo tanto alto? o forse converrebbe dirottare queste risorse verso soluzioni che possano ridurre il traffico attuale?

Lo "sviluppo" della Valdisieve non si ottiene con una nuova strada che fungerà senz'altro da attrattore di traffico e che, senza dubbio, sarà causa del declino del commercio della Rufina, ma questo obiettivo lo si persegue proteggendo il territorio, il paesaggio, l'ambiente e impedendo nuovo spreco di suolo fertile.

A nostro parere è necessario e improrogabile adeguare il tracciato esistente per renderlo più sicuro, soprattutto nei centri abitati (e non solo della Rufina, ma degli Scopeti, Casini ecc.) con semafori temporizzati, con un'illuminazione maggiore agli incroci e passaggi pedonali, con l'eliminazione di alcuni ostacoli presenti sui marciapiedi, col ripristino del divieto di fermata e di sosta lungo le carreggiate, col miglioramento della viabilità nel centro della Rufina (anche previa modifica dei sensi unici o delle direzioni ad alcune strade di connessione), ma soprattutto, con l'ammodernamento dell'attuale servizio ferroviario, con orari più ravvicinati, con mezzi più accoglienti e prestanti, nell'ottica di portare a compimento l'anello metropolitano Firenze-Valdisieve-Mugello-Faentina, di cui tanto si parla nei Piani della Mobilità. E che è stato il **tema centrale del convegno del 14 novembre 2015 a Pontassieve dal titolo "Con il treno si può..."** (il materiale è visibile e scaricabile dal nostro [blog](#)).

**\*Associazione "Vivere in Valdisieve"**

