

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA

PRESSO IL TRIBUNALE DI FIRENZE

ESPOSTO

I sottoscritti:

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED] nonché titolari della Società Agricola "ORTO Torto" Soc. Semplice sita al medesimo indirizzo;

[REDACTED]  
[REDACTED] nonché della macelleria "Carne Macelleria e Bottega" [REDACTED] a Firenzuola;

[REDACTED]  
[REDACTED] titolare della Società Agricola "Cambonciolo soc. semplice", [REDACTED]  
[REDACTED] Firenzuola;

[REDACTED]  
[REDACTED] titolare della "Trattoria Bar Bibe" sita in Firenzuola, [REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED] titolare dell' Hotel "Gli orzali srl" [REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED] titolare del "Chiosco di IAlA" [REDACTED] Firenzuola;

[REDACTED]  
[REDACTED] titolare della Osteria "La Faina" [REDACTED] Firenzuola;

[REDACTED]  
[REDACTED] titolare dell'Azienda Agricola denominata "Larniano/Campiglia", [REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED] titolare del Ristorante "LIVI SONIA & s.a.s" [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

del Bar Alimentari Tabacchi "La Botteghina" [REDACTED]

tutti in qualità di cittadini residenti, nonché quali titolari di attività economico-produttive che insistono sul territorio del Comune di Firenzuola e dintorni,

## ESPONGONO QUANTO SEGUE

### LA SP 610 MONTANARA IMOLESE

La strada provinciale 610 Selice-Montanara-Imolese (SP 610) si snoda tra l'Emilia-Romagna e la Toscana. Attualmente è classificata come strada provinciale in entrambe le regioni.

In seguito al decreto legislativo n. 112 del 1998, la gestione del tratto toscano è passata alla Regione Toscana che ha provveduto al trasferimento dell'infrastruttura al demanio della Provincia di Firenze (Città metropolitana di Firenze dal 2015).

Come si legge nella Determina Dirigenziale n. 1136 del 01/07/2020 (All. 1) la "Direzione Viabilità della Città Metropolitana di Firenze, ha tra le sue funzioni quella della manutenzione ordinaria e straordinaria delle Strade Provinciali e Regionali di sua competenza". Tra queste vi è la SP 610.

A tal fine, la suddetta Direzione viabilità ha operato la suddivisione del territorio in varie zone individuando i Centri Operativi competenti.

Per la SP 610 Selice-Montanara-Imolese (tratto toscano), posta in zona 1, è competente il Centro operativo di Firenzuola il cui personale addetto è riportato nella tabella sottostante estratta dal sito <https://www.cittametropolitana.fi.it/viabilita-3/>

|     |                      |            |        |            |
|-----|----------------------|------------|--------|------------|
| SP  | Selice - Montanara - | Firenzuola | Zona 1 | Firenzuola |
| 610 | Imolese              |            |        |            |

Centro operativo di Firenzuola

| Denominazione zone-<br>Centro operativo | Responsabile di<br>Zona | Responsabile<br>C. O. | Vice<br>responsabile<br>C.O. | Tecnici di<br>Zona                     |
|---|-------------------------|-----------------------|------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> FIRENZUOLA     | [REDACTED]              | [REDACTED]            | [REDACTED]                   | [REDACTED]<br>[REDACTED]<br>[REDACTED] |

Risalendo la scala gerarchica si rileva che l'attuale responsabile del Dipartimento territoriale nonché della VIABILITA' AREA 1: [REDACTED] (E.Q. MANUT. ZONA 1 E.Q. MANUT. ZONA 2) come da organigramma presente sul sito <https://www.cittametropolitana.fi.it/amministrazione-trasparente/organigramma/>

Ripercorrendo ulteriormente la catena di comando si trova il Direttore Generale ed infine il Sindaco *pro tempore*.

## I DISAGI E DISSERVIZI

La SP 610 risente, da tempo, di gravi problemi che ne compromettono la viabilità.

Già nel 2016 si registravano "lesioni e deformazioni che si sono evidenziate sulla sede stradale e sugli edifici circostanti in prossimità del ponte sul torrente Santerno, al Km. 66+150 della SP 610 Selice-Montanara-Imolese, causati da un movimento franoso di grandi dimensioni in dx idraulica dello stesso torrente" (Cfr. All. 2 Determina Dirigenziale n. 1620 del 25/10/17) con la quale sono stati affidati i lavori di somma urgenza alla ditta Geoapp srl, alla quale è stato affidato il servizio di monitoraggio delle strutture del ponte che comprendeva la creazione di un sito web dedicato, l'installazione e la manutenzione della strumentazione di monitoraggio, analisi e interpretazione dei dati, stesura report per euro 15.000,00.

Nel Marzo 2018, in prossimità del km. 70+400 della SP610 "Selice-Montanara-Imolese" si è verificato il crollo del muro di sostegno a valle della strada, probabilmente a seguito delle

abbondanti nevicate e gelate, seguite da piogge, che hanno interessato il territorio del comune di Firenzuola nelle ultime settimane; il crollo del muro ha determinato una cavità sotto la sede stradale, che non è crollata, ma è rimasta pericolosamente sospesa e a rischio di cedimento; (Cfr. All. 3 Determina Dirigenziale n. 464 del 20/03/2018).

Il Responsabile di Posizione Organizzativa Zona 1, Geom. Alessio Landi, ha eseguito un sopralluogo in data 08 Marzo 2018, accertando la necessità di dare corso a interventi urgenti di messa in sicurezza, in quanto le condizioni accertate rappresentano un alto livello di criticità; detto responsabile ha ritenuto dunque opportuno eseguire immediatamente gli interventi necessari per la messa in sicurezza del tratto stradale in oggetto, come descritto nella relazione tecnica allegata (vedi all. 4);

Nel luglio 2020 la SP 610 veniva sottoposta a ripristino di carreggiata a seguito di evento franoso km 74 – FIRENZUOLA (Cfr. All. 5 Determinazione Dirigenziale n. 1136 del 01/07/2020)

Successivamente veniva programmato un intervento di manutenzione straordinaria del ponte al km 65+800 della SP 610 “Selice-Montanara-Imolese”. (Cfr. All. 6 Determinazione dirigenziale n. 926 del 29/04/2021).

Ad oggi, tuttavia, non è stato ancora attuato il ripristino della carreggiata sulla SP 610 al km 74+000, in Loc. Bruscaia, nel Comune di Firenzuola, dove attualmente la circolazione si svolge con semaforo a senso unico alternato a causa dello smottamento che ha coinvolto la semicarreggiata di valle il 23/02/2010 provocando il crollo delle gabbionate poste a sostegno del corpo stradale; (Cfr. All. 7 Atto Dirigenziale n. 1811 del 08/06/2021)

L'impianto semaforico con viabilità alternata è presente **ormai da 14 anni**, non risulta siano ancora iniziati i lavori per il ripristino della carreggiata ed ancora si viaggia a senso unico alternato con i relativi disagi!

Ulteriori lavori sono stati disposti come emerge dalla Determinazione Dirigenziale n. 1676 del 12/08/2021 (All. 8) concernente la messa in sicurezza della SP 610 “Selice-Montanara-Imolese” km 67+000 - 67+500 – con l’installazione di barriere di sicurezza stradali, reti paramassi e berlinese.

Inoltre, durante il servizio di analisi strutturale del ponte SP 610 km 64+954 è emersa la necessità di un intervento di messa in sicurezza temporanea (Vedasi Atto Dirigenziale n. 2053 del 12/07/2023 del verbale di somma urgenza n. 8 redatto il 19 Maggio 2023 dal Resp. P.O. Manutenzione Zona 1 Geom. Alessio Landi, e trasmessa per le vie brevi il 30/05/2023, cfr. All.9), con il quale a seguito

delle copiose piogge del 16 e 17 Maggio 2023, si sono verificati diversi smottamenti e frane, pertanto è stata disposta l'esecuzione ai sensi dell'art. 163 del D.Lgs. 50/2016 dei "Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza di diversi tratti di strada di strade Metropolitane" (nello specifico SS.PP. 58 e SP 610).

Nonostante i numerosi interventi, svolti o solamente annunciati negli anni, la SP 610 continua ad essere fonte di disagi e disservizi per gli abitanti della vallata e per le numerose attività economiche, grandi e piccole, che insistono sul territorio percorso dalla statale.

I residenti, infatti, denunciano una situazione di incuria protratta nel tempo e responsabilità per omessa o cattiva manutenzione strutturale del bene da parte dell'Ente Gestore, che si sostanzia nei suddetti disservizi pressoché permanenti e ciò nonostante i numerosi interventi manutentivi di cui si è dato conto nelle Determinazioni allegate.

Si assiste quindi un cortocircuito logico che vede a fronte di opere di mantenimento con relativo impegno di spesa, una mancanza di esito e risultanze positive in termini di viabilità in capo agli utenti della strada.

## **LA SITUAZIONE ATTUALE CHE È COMUNQUE IN CONTINUA EVOLUZIONE**

Venendo ad una parziale elencazione dei disagi si possono annoverare le seguenti situazioni di criticità:

- semaforo a traffico alternato in loc. Tre Croci a San Pellegrino persistente da ben 14 anni;
- restringimento della carreggiata da almeno 2 anni nei pressi del ponte di Coniale dove a fianco della statale insiste una casa pericolante;
- restringimento della carreggiata in prossimità di 2 piccoli ponti nei pressi di loc. Rimessa di Coniale operante da almeno 3 anni.

A conferma di quanto sopra si riportano, di seguito, alcuni annunci, tra i tanti presenti, estrapolati dal sito <https://met.cittametropolitana.fi.it/>, citati quale ulteriore riscontro dei disagi esistenti:

- *Sulla strada provinciale 610 Selice-Montanara-Imolese per consolidamento provvisorio, divieto di transito, nel tratto Ponte al km 65+000 loc. Cà Bassa di Coniale nel comune di Firenzuola, fino al 30/06/2023.*
- *Sulla strada provinciale 610 Selice-Montanara-Imolese per lavori consolidamento al ponte, chiusura al transito in fasce orarie scolastiche, nel tratto Ponte al km 65+000 loc. Cà Bassa di Coniale nel comune di Firenzuola, fino al 30/06/2023. deroga ordinanza n. 1306 del 08/05/2023*
- *Sulla strada provinciale 610 Selice-Montanara-Imolese per valutare consistenza di tutte le opere costituenti il ponte, senso unico alternato, nel tratto dal km 64+930 al km 65+000 loc. Coniale-Cà Bassa nel comune di Firenzuola, fino al 31/12/2023. Fino a termine lavori. Massa complessiva consentita per gli automezzi sarà di 7,5 tonnellate.*

\*\*\*

Ad aggiuntiva conferma di quanto sopra, numerosi sono gli articoli di stampa che hanno riportato l'esistenza di criticità sulla SP 610 e delle eventuali soluzioni da adottare per sanarle (si veda l'allegata rassegna stampa All. 10).

## **GLI EFFETTI DELL'ALLUVIONE DEL MAGGIO 2023 COME AGGRAVIO DI UNA SITUAZIONE GIA' PRECARIA DI VIABILITA' COMPROMESSA.**

Come è noto, nelle giornate dal 16 al 25 Maggio 2023 il territorio dell'Alto Mugello è stato flagellato da piogge intense tali da creare smottamenti e frane con crollo, talvolta sulla sede della carreggiata, di massi di notevole entità tali da determinarne la chiusura alla viabilità della SP 610, qualora non fosse possibile istituire un senso unico alternato.

Il consigliere delegato Tommaso Triberti, che è Sindaco di Marradi, ha ricostruito come di seguito quanto accaduto e gli interventi operati nel Consiglio della Città Metropolitana che ha approvato le spese sostenute a riguardo.

I tecnici della Direzione Viabilità Area 1 e la Protezione Civile Metropolitana sono prontamente intervenuti al fine di garantire la messa in sicurezza della cittadinanza, col supporto dell'Ufficio Stampa e Comunicazione, e ad al contempo i collegamenti tra i vari borghi montani al fine di ridurre al minimo i disagi tra la popolazione residente e i lavoratori.

Il totale delle somme investite è pari a euro 10.281.175,46.

Con decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 82 del 19 maggio 2023 è stato dichiarato lo stato di emergenza regionale per il territorio della Città Metropolitana di Firenze.

Con delibera del Consiglio dei Ministri del 25 Maggio 2023 è stato dichiarato, per dodici mesi, lo stato di emergenza in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi nei giorni dal 15 al 17 maggio 2023 nel territorio dei Comuni di Firenzuola, di Marradi, di Palazzuolo sul Senio e di Londa.

I lavori sulla Sr 302 troveranno copertura finanziaria sulle risorse regionali per 781.175,46 euro, i restanti lavori per 9.500.000,00 euro saranno eseguiti su strade metropolitane e troveranno invece copertura finanziaria sui trasferimenti Mit (Ministero dei Trasporti). Anche il consigliere delegato alla Protezione civile Massimo Fratini ha sottolineato il grande lavoro di squadra richiamato da Triberti, dai consiglieri Gemelli (Centrodestra) e Carpini (Territori beni comuni), dalla dirigente della Direzione Viabilità competente per l'area Maria Teresa Carosella.

Si veda la tabella dettagliata dell'elenco interventi che si allega (All. 11).

\*\*\*

Questa la cronaca "istituzionale", i residenti tuttavia riferiscono di disagi dovuti ad interventi non sempre tempestivi e lavori di messa in sicurezza parziali o errati di modo che la viabilità ne ha risentito inevitabilmente.

## **LA CHIUSURA DEL PONTE AL KM. 65+000 IN LOCALITA' CONIALE CA' BASSA NEL COMUNE DI FIRENZUOLA.**

La Città Metropolitana di Firenze ha avviato negli anni scorsi una campagna di censimento, ispezione ed analisi dei rischi relativa ai ponti lungo le strade provinciali e regionali con lo scopo di verificare lo stato di salute di queste opere. Il servizio è stato affidato ad aprile 2022 ed è in corso di conclusione.

"Dal lavoro svolto dai tecnici incaricati sono emerse alcune criticità" - ha spiegato Tommaso Triberti, consigliere della Città Metropolitana delegato alla Viabilità di zona - "Quella con carattere particolarmente rilevante, ad oggi, riguarda il ponte situato al km. 65+000 della Sp 610 Selice-Montanara-Imolese in località Coniale Cà Bassa nel comune di Firenzuola. È necessario ridurre drasticamente la massa complessiva consentita per gli automezzi individuandola in 7,5 ton. Gli

uffici preposti della Metrocittà stanno quindi predisponendo la segnaletica di preavviso e la relativa ordinanza che, salvo imprevisti, sarà esecutiva dal giorno 2 marzo 2023”.

La Città Metropolitana ha dato avvio ad approfondimento delle indagini a conclusione delle quali è ipotizzabile il tipo di intervento da adottare per risolvere o attenuare il disagio derivante dalla riduzione dei carichi ammessi. Una volta terminati i primi approfondimenti sono stati programmati degli incontri per meglio spiegare gli scenari che si potevano prospettare. Pur comprendendo le difficoltà che si sarebbero presentate negli spostamenti da Firenzuola verso l'Emilia Romagna e viceversa, sia per il trasporto pubblico locale che per il trasporto di materiali, la soluzione adottata non aveva al momento alternative a breve termine.

\*\*\*

Purtroppo l'interdizione ai mezzi pesanti superiori alle 7 tonnellate e mezzo del ponte sulla SP610 nel Comune di Firenzuola, disposta dalla Città Metropolitana per la rilevazione di alcune criticità strutturali, è diventata realtà e si è trasformata in disagio per coloro che quella strada e quel ponte lo utilizzano sia per numerose attività commerciali di estrazione e lavorazione della pietra serena, ed altro, sia per gli studenti di Firenzuola che hanno dovuto raggiungere in autobus le scuole superiori a Imola e che sono stati costretti a viaggiare in piedi perché doveva essere necessariamente utilizzato un mezzo più piccolo e di minor portata. Un ennesimo cantiere con lavori in corso che a tutt'oggi non è ancora terminato.

**Tale situazione si è protratta per circa due mesi ed infine la circolazione sul ponte è stata ridotta ad una unica carreggiata con semaforo a senso unico alternato, consentendo nuovamente il transito ai mezzi superiori alle 7,5 tonnellate.**

Premesso che se si fosse usata l'ordinaria diligenza manutentiva non si sarebbe verificata tale emergenza, si è ritenuto necessario adottare da subito delle soluzioni provvisorie, così come auspicato dallo stesso Sindaco di Firenzuola che ha chiesto l'installazione di un ponte bailey.

Infatti, dato che purtroppo soluzioni definitive a breve termine non sono state possibili, è necessario dare come Città metropolitana tutto il supporto possibile ad un comune montano che rischia così notevoli danni economici alle attività produttive e forti disagi in tema di trasporto scolastico.

Alcuni politici locali hanno affermato quanto sopra oltreché: “La Città Metropolitana, che ha fra le proprie competenze principali proprio la gestione delle strade provinciali, si faccia da subito, in accordo con l'Amministrazione comunale di Firenzuola, parte diligente per la soluzione transitoria proposta, mettendo a disposizione la somma necessaria per il noleggio e l'installazione del ponte provvisorio”.



## **L'IPOTESI DEL PONTE BAILEY DIVENUTA POI OPERATIVA**

A marzo 2023, il **sindaco di Firenzuola, Giampaolo Buti**, ha scritto alla Città Metropolitana di Firenze per chiedere che fosse valutata l'**installazione di un Ponte Bailey** (un ponte prefabbricato, da assemblare) per bypassare il ponte sulla Sp 610 Montanara Imolese in località Ca' Bassa. Ponte per il quale è stata emessa nel febbraio 2023 una limitazione di portata a 7,5 tonnellate a causa di problematiche strutturali. Una questione che tante preoccupazioni ha generato a Firenzuola.

Nella sua lettera Buti ricordava che la viabilità per Imola interessa cave e cantieri e relativi autotrasportatori; ma **anche i trasporti pesanti verso la stazione Alta Velocità San Pellegrino**, quelli verso la discarica Il Pago, quelli legati alla filiera del bosco e dei foraggi ed il trasporto scolastico verso Imola. La SP 610, spiegava Buti, è insomma l'unica viabilità diretta verso la Romagna che permette il traffico pesante, in quanto anche percorrere l'autostrada A1 allungherebbe troppo i tempi di percorrenza, con aggravio di costi.

Insomma, concludeva il sindaco di Firenzuola, perché non fare come già stato fatto in passato per altri lavori sempre sulla 610? Ossia ricorrere al noleggio e installazione di questo ponte mobile? La proposta veniva lanciata, e Buti era disposto anche a organizzare un incontro con le realtà economiche interessate, da tenersi a Firenzuola non appena ci sarebbero stati dati tecnici certi.

\*\*\*

Si riporta da quanto diffuso dalla stampa locale: "Chiude al traffico pesante la strada 610 "Imolese", la più importante via di collegamento tra Firenzuola e la Romagna. La causa del provvedimento deciso dalla Città Metropolitana di Firenze, è lo stato di un ponte sul Santerno. Ne ha dato notizia il sindaco di Firenzuola Giampaolo Buti: **"Comunicato viabilità, strada provinciale 610 imolese, ponte località Ca' Bassa di Coniale**. Si informa la cittadinanza che la Città Metropolitana di Firenze (Ente Gestore della suddetta viabilità) ci ha comunicato che è stata emessa una ordinanza di riduzione della portata del Ponte a 7,5 tonnellate. Sono in corso approfondimenti tecnici sulla struttura portante del ponte, volti a stabilirne la sicurezza e la idoneità statica. Abbiamo chiesto alla Città Metropolitana che venga organizzato un incontro aperto alla cittadinanza per illustrare nel dettaglio sia gli approfondimenti tecnici in corso, che le relative risultanze oltre che i successivi provvedimenti ed interventi risolutivi delle problematiche riscontrate.

Abbiamo posto all'attenzione della Città Metropolitana l'importanza del transito del ponte, anche da parte dei mezzi pesanti, che quotidianamente lo percorrono per le nostre realtà economiche, oltre che per il TPL. Seguiranno ulteriori aggiornamenti" (Cfr: All. 12 Il Fito idee e notizie dal Mugello).

\*\*\*

Successivamente l'ipotesi del ponte Bailey ha preso corpo ed è stata recepita dalla Città Metropolitana di Firenze che con propria Determinazione n. 3046 del 29/12/2023 ha affidato il progetto esecutivo avente ad oggetto l'intervento da eseguirsi sulla "SP 610 km 64+954 – Installazione di un ponte provvisorio funzionale al successivo intervento di manutenzione straordinaria del ponte esistente in cls nel Comune di Firenzuola" per l'importo complessivo di € 321.092,78 di cui € 195.341,16 per lavori (al netto del ribasso del 30,69%) e € 125.751,62 per somme a disposizione (All. 13).

Ad oggi i lavori hanno visto la realizzazione del basamento in cemento necessario alla successiva posa e montaggio del ponte che è avvenuta a settembre 2024, ed attualmente il ponte è aperto al transito alternato dei veicoli, governato da semaforo.

### ***LA GALLERIA FANTASMA***

Singolare è poi la situazione delle Circonvallazione di Firenzuola e della galleria Frena (*nome nomen*), ad oggi ancora chiuse al traffico. Infatti si apprende da fonti di stampa che: "Da 7 anni la Città metropolitana fiorentina è in attesa di firmare la convenzione per la messa in esercizio e l'apertura al traffico della Circonvallazione di Firenzuola, la strada è stata completata nel 2011 ed ancora oggi è chiusa al transito e mai aperta al traffico veicolare. Un fatto davvero inaccettabile e non più tollerabile".

La circonvallazione del capoluogo, lunga circa 3 km con la galleria "Frena" di 430 metri, è stata realizzata da Autostrade per l'Italia come un'opera connessa alla linea dell'Alta Velocità Firenze-Bologna. Per la messa in esercizio della suddetta circonvallazione è necessario, però, procedere alla stipula di una convenzione per regolare i reciproci rapporti e responsabilità in ordine alla gestione e manutenzione della strada. Nel 2015 è stata predisposta una bozza di convenzione con la Città Metropolitana di Firenze, per un più razionale assetto delle strade provinciali, stabilendo di attribuire alla competenza gestionale del Comune di Firenzuola, oltre al tratto della S.P. n. 610 dal bivio con la circonvallazione in loc. Bagnatoio fino al bivio con la S.P. n. 503, anche il tratto della S.P. n. 503 dalla rotonda di svincolo con la nuova circonvallazione al bivio con la S.P. n. 116 in località Piani di Cassetta. La convenzione ha previsto, ancora, che spetti alla Città Metropolitana che provvederà a propria cura, la gestione e l'accurata manutenzione ordinaria e straordinaria della Circonvallazione di Firenzuola con particolare riguardo alla pavimentazione, alle barriere di sicurezza, all'impianto di illuminazione, alla segnaletica stradale nonché lo sfalcio del verde e lo



*Questa notizia ci preoccupa non tanto per l'interruzione della viabilità, ma per i tempi che potrebbe richiedere e per la paura di trovarsi l'ennesimo semaforo "decennale" sulla strada. La SP610 è tra le strade più utilizzate in quanto conduce a Imola e su tale strada ogni giorno transitano non solo auto di pendolari e corriere, ma anche Autocarri e Tir che lavorano per le principali attività produttive del paese.*

*Dal 1 marzo chi è diretto ad Imola con un Autotreno di più di 7,5 tonnellate dovrà fare un percorso di oltre 120 km anziché 45km e se il periodo di chiusura dovesse protrarsi nel tempo i costi potrebbero mettere in crisi le poche aziende presenti nel comune. Anche la corriera della linea Tper che la mattina trasporta i ragazzi di Firenzuola alle scuole superiori di Imola non potrà transitare a causa del peso, ed il trasporto dei ragazzi ci è stato comunicato che avverrà con un piccolo scuolabus sul quale quasi la metà dei ragazzi dovrà viaggiare in piedi per circa 10 km di curve fino alla fermata di Castel del Rio.*

*I nostri ragazzi partono da Firenzuola alle 6,15 e arrivano ad Imola alle 7,40 ogni mattina per rientrare alle 14,45 o 15,45 a seconda delle scuole, adesso supereranno l'ennesima difficoltà, ma non possiamo chiedere anche a loro di passare mesi o peggio anni in questa condizione. Nel nostro comune l'abbandono scolastico è un dato già preoccupante, e molto spesso il disagio del viaggio incide negativamente nella scelta di abbandonare il percorso di studi.*

*Nel corso degli ultimi 30 anni o forse più, il nostro comune ha dato molto alla regione Toscana, ha concesso una fetta di territorio per le discariche proprio a pochi km dal paese di cui fruisce tutta la provincia di Firenze, a San Pellegrino è stata costruita la galleria per il transito della ferrovia dell'Alta Velocità, che ha lasciato danni ancora da rimarginare... falde acquifere distrutte, il nostro magnifico fiume Santerno è ancora carico di detriti, il paesaggio è deturpato e le famiglie hanno dovuto adattarsi alle vibrazioni e al rumore dei treni dove prima c'era solo il rumore del fiume.*

*Sicuramente il nostro Comune avrà senz'altro avuto dei riscontri economici da tali concessioni, ma a noi è rimasto un paese dove si fatica a vivere per la scarsità dei servizi, dove per guadagnare un normale stipendio si devono fare km e km su strade distrutte.*

*Forse non saremo gli unici che le scriveranno per situazioni di disagio, sicuramente anche in altri territori ci saranno problemi analoghi, ma noi abbiamo deciso di non continuare a subire ma di dire come la pensiamo. Siamo stanchi e affranti di trovarci ogni anno ad affrontare sempre nuove difficoltà e chiediamo a lei, alla Regione di ricordarsi di noi, di considerarci importanti come tutti gli altri contribuenti che pagano onestamente le tasse e che vogliono continuare a tenere vivo e abitabile il nostro paese.*

*Chiediamo alla Regione di intervenire con la città metropolitana affinché le nostre strade vengano sistemate definitivamente nei tratti più importanti, SP610 e SP503 passo del Giogo, tratti su cui anche i mezzi di soccorso sono costretti a sostare ai semafori mettendo a rischio la salute e la sicurezza dei malati trasportati.*

*La ringraziamo per l'attenzione, e fiduciosi in una sua risposta, la salutiamo, invitandola a venire in qualsiasi momento a visitare il nostro territorio passando per le nostre strade.*

\*\*\*

La suddetta lettera aperta, nonostante sia stata diffusa a mezzo stampa mediante pubblicazione sui quotidiani locali, non ha mai ricevuto alcun tipo di risposta ufficiale dalle Istituzioni competenti.

### **IL COMITATO TERRE DI MEZZO.**

Per fronteggiare i disagi e avvalorare le richieste, alcuni residenti hanno costituito a fine giugno 2023 un comitato con le seguenti finalità:

- creare una linea diretta di comunicazione con le amministrazioni comunali, la provincia o la regione di riferimento per discutere l'emergenza in corso;
- creare una banca dati per la valutazione della reale entità dei danni, sia personali che aziendali, relativi alla calamità appena accorsa (16/17-05-2023) e cercarne quindi soluzioni concrete;
- sensibilizzare alla partecipazione del gruppo appena creato le realtà contigue. Unire quindi gli sforzi tra comuni colpiti e confinanti quali: Firenzuola, Palazzuolo, Marradi, Castel del Rio;
- una volta stabilito un gruppo di responsabili per le varie aree cercare di sensibilizzare i vari organi della politica, locale e non, su temi cari alle nostre aree e non solo emergenziali come: fare impresa in zone svantaggiate (interne), collegamenti aree interne, spopolamento e quindi incuria delle aree montane, fare progetti per il parr per rivalutare il territorio, ecc...

Si riporta di seguito un breve documento prodotto dal Comitato.

Il comitato "cittadini della terra di mezzo" è nato con lo scopo di migliorare le comunicazioni tra cittadini/imprese e l'amministrazione locale e non, valutare i danni (censimento e raccolta dati già in essere) dell'alluvione del 16/17 maggio 2023 e cercare delle soluzioni concrete, sensibilizzare l'amministrazione alla collaborazione tra comuni delle aree interne su temi importanti es. collegamenti, fare impresa in area svantaggiata, spopolamento, progetti p.n.r., ecc...

Vuole essere un comitato propositivo e non ostantivo, nonostante questo, vista l'emergenza post-alluvione ci vorremmo interrogare in modo collettivo su:

- **SITUAZIONE SP 610:** Da un mese esatto i lavori non vengono fatti. l'Emilia-Romagna ha finito di sistemare la parte di strada di sua competenza nonostante la situazione fosse immensamente

più grave. La nostra situazione lavorativa e di quotidianità è stata anche gravata dal "coprifuoco" non ancora eliminato, presente nella zona colpita della sp610 e non solo. Alla luce della gestione

di quest'emergenza e vista la grave situazione in cui la strada viene lasciata ormai da 16 anni...cosa dobbiamo aspettarci nell'immediato futuro?? Come mai questa importantissima via di comunicazione trans-regionale viene lasciata ad una tale incuria? I motivi politici si potrebbero accantonare almeno per perseguire il bene comune?

- **COMUNICAZIONE:** Si può riuscire a condividere le comunicazioni (almeno quelle basilari) che riguardano l'interruzione o meno della viabilità con le AZIENDE ed i cittadini con un anticipo tale da permettere a tutti di organizzarsi?? \*vedi ordinanza del ponte sia per la messa in sicurezza che, poi, per le prove di carico fatta il giorno stesso della chiusura.

- **TAV:** S.Pellegrino è il nodo cruciale per la sicurezza visto che le finestre apposite sono tutte in tale località, la strada è stata parzialmente chiusa. La sicurezza è stata comunque garantita? Che responsabilità ci sono in merito e di chi sono??

- **COMPETENZE:** Visto il disavanzo della città metropolitana (11000000 di euro) si può ritenere in grado tale organo amministrativo di gestire l'emergenza e l'ordinaria manutenzione in tempi e modi consoni? I disagi delle aree interne sono in essere anche con una buona viabilità, così decuplicano, a chi dobbiamo rivolgerci per avere quei servizi minimi che tutti i cittadini hanno??

Degno di nota che in più occasioni, tra cui in data 27/07/23 (All, 15 lettera protocollata), il suddetto Comitato ha avanzato richieste scritte alle amministrazioni competenti da cui non ha ricevuto però, anche in questo caso, alcuna risposta.

**IL TEMA DELLA VIABILITA' DEI MEZZI DI SOCCORSO E ACCESSO ALLE GALLERIE DI SICUREZZA DELL'ALTA VELOCITA'**

Come è noto il territorio in oggetto è attraversato dalla linea ferroviaria alta velocità Bologna Firenze, di conseguenza sono presenti diverse finestre di accesso alla galleria in caso di gravi emergenze, incidenti e disastri.

**In tal caso la principale strada percorribile in tempi brevi è la SP 610 che pertanto deve essere mantenuta in buono stato per consentire l'accesso in ogni momento in caso d'urgenza e di grave incidente.**

Di seguito si riportano stralci del PIANO DI EMERGENZA ESTERNA RELATIVO ALLE GALLERIE DELLA LINEA FERROVIARIA AV/AC FIRENZE – BOLOGNA, approvato con decreto prot. n. 111595 del 5 luglio 2022, edizione del 2022 a cura della Prefettura di Firenze, Area V – Protezione Civile, Difesa Civile e Coordinamento del Soccorso Pubblico (All. 16), al fine di asseverare l'importanza primaria della SP 610 in relazione alle esigenze emergenziali sopra citate.

\*\*\*

La tratta Bologna-Firenze è un tratto di rete strategicamente importante nell'intero sistema ferroviario dell'Alta Velocità/Alta Capacità italiano Torino-Milano-Napoli-Salerno. La linea AV/AC Firenze - Bologna, la cui velocità di progetto è di 300 km/h, con raggio minimo di 5.500 m, e pendenza massima del 15 per mille, **ha uno sviluppo complessivo di 78,5 km circa, di cui 73,2 km in galleria**, 1,2 km su opere d'arte (ponti, viadotti, scatolari) e 4,1 km su corpo ferroviario in terra. È costituita da 12 gallerie, la più lunga delle quali misura 18,2 km e 12 tra ponti, viadotti e scatolari. Al servizio delle gallerie vi sono ulteriori 9,65 km circa di tunnel per finestre e 10 km circa di tunnel per gallerie di servizio/sicurezza.

Il confine tra la Città Metropolitana di Firenze e quella di Bologna ricade all'interno della galleria Raticosa alla chilometrica 55+100. Le gallerie hanno conformazione policentrica con sezione utile di mq 82 (sezione di scavo 120+130 mq); esse attraversano varie formazioni geologiche dell'Appennino costituite essenzialmente da marne, arenarie, argille scagliose, calcari, ghiaie e sabbie, che hanno posto, talora, problemi di stabilità.

Il tratto ferroviario può essere diviso in tre distinte parti:

1. il tratto Firenze Castello- Mugello (L=23,781 km) totalmente sviluppato in territorio fiorentino;
2. il tratto Mugello-Idice (L=29,811 km) che rappresenta il vero e proprio attraversamento della catena appenninica con gallerie di notevole sviluppo e ricoprimento. Le principali opere d'arte di questo tratto sono:

- gallerie di Firenzuola e Scheggianico in Città Metropolitana di Firenze; galleria Raticosa, parte in Città Metropolitana di Firenze e parte in Città Metropolitana di Bologna (alla metà circa passa il confine di regione).

- viadotti del Santemo e del Diaterna, in Città Metropolitana di Firenze.

3. Il tratto Idice-Bologna (L=24,890 km) che segue in gran parte la SP 65 della Futa lato Est ed abbandona la catena appenninica. Le principali opere d'arte di questo tratto sono:

- gallerie di Monte Bibeale, Sadurano, Laurinziano, Pianoro.

- viadotti: Idice, Laurinziano, Savena.

Al termine di questo tratto ricadono le interconnessioni di S. Ruffillo con la linea storica Fi-Bo, quasi completamente in galleria e con velocità prevista di 140 km/h, una per il binario pari Fi-Bo di 4.884 m e l'altra per il binario dispari Bo-Fi di 4.905 m. Il tracciato termina a Bologna S. Ruffillo e si immette nel tratto della linea AV/AC del Nodo di Bologna (al km 78+487 per il binario pari e al km 78+693 per il binario dispari).

L'estensione della tratta di detta linea ferroviaria nella Città Metropolitana di Firenze è di 49.600 m circa di cui ben 45.500 m circa in galleria.

Le gallerie nella Città Metropolitana di Firenze sono sette, oltre alla galleria di confine della Raticosa. La galleria più lunga in Città Metropolitana di Firenze è la Galleria Vaglia che misura 18.204 m circa).

I ponti, i viadotti e gli scatolari sono tre nella Città Metropolitana di Firenze.

Nella costruzione delle gallerie sono state previste ulteriori 9.650 m circa di finestre e 10.000 m circa di un tunnel per galleria di servizio/sicurezza attestato sulla galleria di Vaglia.

#### **GLI ACCESSI PRIMARI: IMBOCCHI.**

Si definiscono "accessi primari" le piazzole agli imbocchi delle gallerie, attrezzate per poter permettere l'accesso in galleria ai mezzi di soccorso.

Gli accessi primari sono previsti a:

- Imbocco Vaglia nord;

- Imbocco Vaglia sud;



- Imbocco da nord al complesso di gallerie Crocioni sud, Crocioni nord, Morticine e Borgo Rinzelli;
- Imbocco da sud al complesso di gallerie Crocioni sud, Crocioni nord, Morticine e Borgo Rinzelli;
- **Imbocco Firenzuola nord;**
- **Imbocco Firenzuola sud;**
- **Imbocco Scheggianico nord;**
- **Imbocco Scheggianico sud;**
- **Imbocco Raticosa nord (in territorio bolognese);**
- **Imbocco Raticosa sud (in territorio fiorentino).**

**Segue TABELLA**

| <b>GALLERIA FIRENZUOLA</b>   |   |  |
|--|---|--|
| <b>Denominazione</b>   | <i>S.Pellegrino<br/>(accesso nord)</i>  | <i>Firenzuola sud<br/>(accesso sud)</i>  |
| <b>Ubicazione</b>  | Comune di Firenzuola  | Comune di Scarperia  |
| <b>Progressiva km ferroviaria</b>                                  | 44+445  | 29+165   |
| <b>Strade di accesso al piazzale per l'emergenza (descrizione)</b> | <p>Il piazzale è raggiungibile dalla S.P. Montanara Imolese, in corrispondenza della frazione di S. Pellegrino del Comune di Firenzuola, con una strada dedicata, di proprietà RFI, che attraversa il fiume Santerno con un ponte di luce m 70 circa.</p> | <p>L'accesso ai due piazzali avviene con una strada dedicata, lunga m 200 circa che si immette su via B.Buozzi all'altezza dell'autodromo del Mugello; tale strada a sua volta si immette da un lato sulla S.P. 42 e dall'altro sulla S.P. 503 Passo del Giogo in loc. Scarperia.</p> <p>La piazzola di atterraggio elicotteri e l'area di triage sono poste all'imbocco della vicina finestra S. Giorgio, raggiungibile con una strada limitrofa all'Autodromo del Mugello, che si diparte anch'essa da via B.Buozzi. In caso di assoluta necessità è anche possibile sfruttare l'eliperficie esistente entro l'Autodromo del Mugello, distante m 700 circa dall'imbocco di Firenzuola sud; sempre nell'Autodromo sono presenti vaste superfici che, in caso di emergenza, possono essere utilizzate come aree di triage.</p> |
| <b>Cancello di accesso</b>   | <b>Larghezza (m)</b><br><b>Disponibilità chiavi di apertura</b>   |  |
|  | 6   | 4  |
|  | Chiave universale Linea AV/AC Bo-Fi DTP Bologna   | Chiave universale Linea AV/AC Bo-Fi DTP Bologna  |
| <b>Fabbricati presenti</b>   | <p>Fabbricato P.M. S. Pellegrino,<br/> Fabbricato Sicurezza S. Pellegrino, Fabbricato Servizi Ausiliari (FSA) S. Pellegrino,<br/> Posto Parallelo Doppio (PPD) di S. Pellegrino</p>   | Fabbricato antincendio Firenzuola Sud, Posto Parallelo Doppio (PPD) del Mugello  |
| <b>Impianti tecnologici presenti</b>                               | <p>Fascio di binari per servizio/manutenzione della linea,<br/> shelter e relativa antenna dell'apparato terra-treno</p>  | <p>Shelter e relativa antenna dell'apparato terra-treno,<br/> Gruppo elettrogeno con la cabina di trasformazione per il Servizio di emergenza dell'impianto di segnalamento</p>  |
| <b>Piano a raso</b>  | Si  | Si   |
| <b>Piazzola per l'elisoccorso</b>                                  | Si  | No   |
| <b>Area netta piazzale d'emergenza / triage</b>                    | 2500 mq   | 2500 mq  |

Tabella 15 - Accessi primari galleria Firenzuola

| <b>GALLERIA SCHEGGIANICO</b>                                       |   |   |
|--|---|---|
| <b>Denominazione</b>   | <i>Scheggianico Nord</i>  | <i>S.Pellegrino</i>   |
| <b>Ubicazione</b>  | Comune di Firenzuola  | Comune di Firenzuola  |
| <b>Progressiva km ferroviaria</b>                                  | 48+267  | 44+712  |
| <b>Strade di accesso al piazzale per l'emergenza (descrizione)</b> | Il piazzale è raggiungibile dalla strada della valle del Diaterna con un raccordo di m 300 circa. La viabilità primaria, costituita dalla S.P. Montanara Imolese in località Camaggiore Pieve, dista km 2.5 circa ed è raggiungibile mediante la stessa strada. | Esso è raggiungibile dalla S.P. Montanara Imolese, in corrispondenza della frazione di S. Pellegrino del Comune di Firenzuola, con una strada dedicata, di proprietà RFI, che attraversa il fiume Santerno con un ponte di luce m 70 circa. |
| <b>Cancello di accesso</b>   | <b>Larghezza (m)</b><br><b>Disponibilità chiavi di apertura</b>   |   |
|  | 4   | 6   |
|  | Chiave universale Linea AV/AC Bo-Fi DTP Bologna   | Chiave universale Linea AV/AC Bo-Fi DTP Bologna   |
| <b>Fabbricati presenti</b>   | Fabbricato Sicurezza Scheggianico Nord  | Fabbricato Sicurezza San Pellegrino<br>PM San Pellegrino<br>Fabbricato Servizi Ausiliari San Pellegrino   |
| <b>Impianti tecnologici presenti</b>                               | Gruppo elettrogeno, cabina elettrica di trasformazione a servizio degli impianti di segnalamento. Traliccio e relative antenne dell'apparato terra-treno  | Shelter e relativa antenna dell'apparato terra-treno  |
| <b>Piano a raso</b>  | Si  | Si  |
| <b>Piazzola per l'elisoccorso</b>                                  | No  | Si  |
| <b>Area netta piazzale d'emergenza / triage</b>                    | 540 mq  | 2500 mq   |

Tabella 16 - Accessi primari galleria Scheggianico

| <b>GALLERIA RATICOSA</b>   |   |   |
|--|---|---|
| <b>Denominazione</b>   | <i>Scheggianico Nord</i>  | <i>Raticosa Nord</i>  |
|  | <i>(imbocco Sud)</i>  |   |
| <b>Ubicazione</b>  | Comune di Firenzuola  | Comune di Monghidoro  |
| <b>Progressiva km</b>  | 48+267  | 58+818  |
| <b>Ferroviaria</b>   |   |   |
| <b>Strade di accesso al piazzale per l'emergenza (descrizione)</b> | Il piazzale è raggiungibile dalla strada della valle del Diaterna con un raccordo di m . 300 circa. La viabilità primaria, costituita dalla S.P. Montanara Imolese in località Camaggiore Pieve, dista km 2.5 circa ed è raggiungibile mediante la stessa strada. | L'accesso è raggiungibile direttamente dalla S.P. Idice appena oltrepassato il Ponte Idice in località Molino della Fiumana di Sotto con una strada di accesso lunga m 200 circa. |
| <b>Cancello di accesso</b>   | <b>Larghezza (m)</b>  | <b>Disponibilità chiavi di apertura</b>   |
|  | 4   | 6.0   |
|  | Chiave universale Linea AV/AC Bo-Fi DTP Bologna   | Chiave universale Linea AV/AC Bo-Fi DTP Bologna   |
| <b>Fabbricati presenti</b>   | Fabbricato Sicurezza Scheggianico Nord  | Fabbricato Sicurezza Raticosa Nord,<br>Sottopasso pedonale lato Firenze Idice   |
| <b>Impianti tecnologici presenti</b>                               | Gruppo elettrogeno, cabina elettrica di trasformazione a servizio degli impianti di segnalamento. Traliccio e relative antenne dell'apparato terra-treno  | Traliccio e relative antenne dell'apparato terra-treno  |
| <b>Piano a raso</b>  | Sì  | Sì  |
| <b>Piazzola per l'elisoccorso</b>                                  | No  | Sì  |
| <b>Area netta piazzale d'emergenza / triage</b>                    | 540 mq  | 1050 mq   |

*Tabella 17 - Accessi primari galleria Raticosa*

## GLI ACCESSI SECONDARI: FINESTRE

Oltre alle aree di soccorso presenti in corrispondenza degli accessi primari, sono presenti aree di triage e le piazzole per l'elisoccorso in corrispondenza degli accessi secondari (finestre).

| Galleria     | Finestra      | Sviluppo [m] | Pendenza | Andamento  |
|--------------|---------------|--------------|----------|------------|
| Vaglia       | Carlone       | 266          | 13,9%    | Rettilineo |
| Firenzuola   | San Giorgio   | 441          | 12,7%    | Curvilineo |
| Firenzuola   | Marzano       | 1.129        | 11,3%    | Rettilineo |
| Firenzuola   | Osteto        | 1.505        | 13,9%    | Curvilineo |
| Firenzuola   | Rovigo        | 537          | 8,9%     | Curvilineo |
| Scheggianico | Brentana      | 275          | 9,5%     | Curvilineo |
| Scheggianico | Brenzone      | 147          | 11,0%    | Curvilineo |
| Raticosa     | Diaterna      | 407          | 0,1%     | Curvilineo |
| Raticosa     | Castelvecchio | 1.163        | 13,0%    | Curvilineo |

*Tabella 18 - Caratteristiche delle finestre in provincia di Firenze*

Nei Piani di Emergenza e Soccorso, la praticabilità di determinate azioni è vincolata alla sussistenza dei seguenti requisiti:

- raggiungibilità degli accessi primari;
- possibilità per l'accesso (in sicurezza) ed il trasporto in galleria dei soccorritori (Vigili del Fuoco) fino al punto dell'evento incidentale;
- possibilità di evacuazione dei feriti e degli altri passeggeri dal treno incidentato fino all'area di soccorso esterna alla galleria, per le conseguenti operazioni demandate al Soccorso Sanitario;

**Le gallerie che attraversano il territorio fiorentino sono dotate di accessi primari "imbocchi" in numero di due per ogni galleria e di diversi accessi secondari dette "finestre" utilizzabili come vie di accesso alle gallerie, sia per servizio (manutenzione), sia per emergenza, collocate a mutua distanza di 4-5 Km circa.**

Imbocchi e finestre sono dotate di piazzali per l'emergenza, zone attrezzate per il posizionamento dei mezzi di soccorso collegate alla viabilità ordinaria tramite strade di accesso; gli imbocchi Vaglia nord, Firenzuola nord e Raticosa nord dotati anche di adiacente elisuperficie. Altre elisuperfici si

trovano all'imbocco del cunicolo Vaglia da Sesto Fiorentino e in corrispondenza dell'accesso alla finestra san Giorgio della galleria Firenzuola.

Negli allegati al piano sono riportate le schede descrittive di tutti gli accessi imbocchi e finestre, le caratteristiche delle aree operative, la cartografia di riferimento con la viabilità e i cancelli di blocco del traffico. Le caratteristiche degli accessi primari e delle finestre sono indicati rispettivamente nei paragrafi 2.2.1 e 2.2.2 del presente Piano.

- RAGGIUNGIBILITA' DEGLI ACCESSI PRIMARI

**Accessi primari IMBOCCHI e accessi secondari FINESTRE raggiungibili per il tramite della SP 610 Montanara Imolese**

**1. GALLERIA "FIRENZUOLA**

**FINESTRA ROVIGO** Comune di Firenzuola al confine con Palazzuolo sul Senio Dalla strada SP 610 "Selice-Montanara-Imolese" presso località Tre Croci si prosegue sulla strada comunale Casetta di Tiara per circa 1.500 m. fino alla strada di accesso (di 200 m ca) di proprietà R.F.I.

**ACCESSO NORD – S. PELLEGRINO** Comune di Firenzuola Dalla strada SP 610 "Selice-Montanara-Imolese" con deviazione in corrispondenza dell'abitato di San Pellegrino per un breve tratto di strada di proprietà di R.F.I.

**2. GALLERIA "SCHEGGIANICO" ACCESSO VIABILITA'**

**ACCESSO SUD – S. PELLEGRINO** Comune di Firenzuola Dalla strada SP 610 "Selice-Montanara-Imolese" con deviazione in corrispondenza dell'abitato di San Pellegrino per un breve tratto di strada di proprietà di R.F.I.

**FINESTRA BRENTANA** Comune di Firenzuola Dalla strada SP 610 "Selice-Montanara-Imolese" con deviazione a sinistra, dopo il ristorante "Iolanda" e prima della chiesa venendo da Firenze, alla fine dell'abitato San Pellegrino proseguire nella strada di accesso (di 600/700 m ca).

**FINESTRA BRENZONE** Comune di Firenzuola Dalla strada SP 610 "Selice-Montanara-Imolese" con deviazione in loc. Brenzone Cerreta si prosegue sulla strada vicinale (per 1.800 m. ca) per poi deviare su strada di accesso di proprietà R.F.I.

**ACCESSO NORD –SCHEGGIANICO** Comune di Firenzuola Dalla strada SP 610 "Selice-Montanara-Imolese" con deviazione in loc. Brenzone Cerreta si prosegue sulla strada vicinale (per 2.150 m. ca) per poi deviare su strada di accesso di proprietà R.F.I.

**3. GALLERIA "RATICOSA" ACCESSO VIABILITA'**

**FINESTRA DIATERNA** Comune di Firenzuola Dalla strada SP 610 "Selice-Montanara-Imolese" con deviazione in loc. Brenzone Cerreta proseguire (per 2.150 m. ca) su strada vicinale per poi deviare su strada di proprietà R.F.I.

**ACCESSO SUD – RATICOSA** Comune di Firenzuola Dalla strada SP 610 "Selice-Montanara-Imolese" con deviazione in loc. Brenzone Cerreta proseguire (per 2.150 m. ca) su strada vicinale per poi deviare su strada di proprietà R.F.I.

**FINESTRA CASTELVECCHIO** Comune di Firenzuola Provenendo da Firenzuola: dalla strada SP 117 "Di San Zanobi" all'incrocio per Castelvechio proseguire sulla strada comunale per Castelvechio (per 1 Km) e immettersi nella strada di accesso di proprietà R.F.I. Provenendo da Firenze: dalla SR 65 Futa al passo Raticosa imboccare la SP 58 Piancaldolese e proseguire per la SP 117.

**NB:** Pag. 32 di 121 (All. 17) Le condizioni di percorribilità del tracciato viario sopra indicato, a cui si rapportano i tempi di percorrenza, variano notevolmente anche in funzione delle avverse condizioni meteorologiche, che sono state tenute in particolare considerazione nelle procedure di allertamento del presente piano.

È di tutta evidenza come la sp 610 Montanara Imolese sia di importanza strategica per le operazioni di soccorso in caso di eventuale disastro ferroviario e che la percorribilità della stessa in tempi brevi sia di fondamentale importanza in caso di emergenza.

Tale non è la condizione odierna che vede l'apposizione di semafori con senso unico alternato in più parte della stessa di competenza toscana, segnalando anche la presenza a tutt'oggi di interruzione semaforica fin dalla frana del 2010!

## **DIRITTO**

L'art. 14 comma 1 del Codice della strada prevede che "Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono: a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta".

Sul piano della responsabilità penale, la Cassazione ravvisa un obbligo di garanzia in capo all'ente gestore della strada, in virtù dell'art. 14 del Codice della strada e dell'art. 2051 c.c. L'ente gestore

risponde quindi ex art. 40 cpv. del codice penale quando, se avesse effettuato la dovuta manutenzione, l'evento non si sarebbe verificato. Nel caso che ci occupa, l'omissione di un'adeguata gestione e conservazione del manto stradale e delle relative pertinenze ha ingenerato disagi alla regolare circolazione degli utenti.

## **MANUTENZIONE E ORDINARIA DILIGENZA MANUTENTIVA**

La manutenzione delle strade è un obbligo in capo agli enti proprietari in Italia. Secondo la normativa vigente, gli enti locali e le società concessionarie sono tenuti a garantire la sicurezza e la funzionalità delle strade di loro competenza, in quanto responsabili della loro manutenzione ordinaria e straordinaria. L'obbligo di manutenzione è sancito dal Codice della Strada, che stabilisce che le strade devono essere mantenute in buono stato di conservazione e sicurezza. In particolare, l'articolo 131 del Codice della Strada prevede che gli enti proprietari debbano provvedere alla manutenzione delle strade, garantendo la pulizia, la segnaletica, l'illuminazione e la segnalazione delle eventuali criticità.

**La manutenzione ordinaria delle strade** comprende interventi di pulizia, riparazione delle buche, segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione e segnalazione delle criticità. Gli enti proprietari devono inoltre garantire la sicurezza delle strade, adottando misure di prevenzione e protezione per gli utenti della strada. Questo include la manutenzione delle barriere di sicurezza, la segnalazione delle zone a rischio e la manutenzione delle aree di sosta.

**La manutenzione straordinaria delle strade**, invece, riguarda interventi di maggior entità, come la ricostruzione del manto stradale, la sistemazione delle opere d'arte (ponti, viadotti, sottopassi), la realizzazione di nuove infrastrutture e la messa in sicurezza delle strade. Gli enti proprietari devono pianificare e programmare questi interventi, garantendo la sicurezza e la funzionalità delle strade nel lungo termine.

Per adempiere ai propri obblighi di manutenzione stradale, gli enti proprietari devono disporre di adeguate risorse finanziarie e umane. La manutenzione delle strade richiede infatti un costante impegno economico e organizzativo. Gli enti locali possono avvalersi di personale interno o esterno, come società specializzate, per eseguire i lavori di manutenzione. È altresì importante che gli enti proprietari pianifichino e programmino gli interventi di manutenzione, al fine di ottimizzare le risorse disponibili e garantire una gestione efficiente delle strade.

La manutenzione delle strade è un aspetto fondamentale per la sicurezza degli utenti della strada. Strade in cattivo stato di conservazione possono infatti causare incidenti e mettere a rischio la vita



delle persone. Gli enti proprietari devono quindi adottare tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza delle strade, al fine di prevenire incidenti e tutelare la vita e l'incolumità degli utenti.

In conclusione, gli enti proprietari in Italia hanno l'obbligo di garantire la manutenzione delle strade di loro competenza. Questo obbligo è sancito dal Codice della Strada e comprende sia la manutenzione ordinaria che quella straordinaria, nel caso di specie pare che alla luce dei continui dissesti e delle conseguenti criticità sulla viabilità vi sia stata una carenza in ordine alla manutenzione straordinaria e/o ordinaria da parte della Città Metropolitana di Firenze in persona dei relativi responsabili.

\*\*\*

Alla luce di quanto sopra si richiede che la SV. Ill.ma voglia verificare la sussistenza di eventuali condotte illecite se ed in quanto riferibili agli accadimenti di cui in narrativa.

Ciò con particolare, ma non esclusivo, riferimento al reato di

- **OMISSIONE DI ATTI D'UFFICIO 328 CP**

Degno di valutazione è anche l'atteggiamento tenuto dalle Amministrazioni locali e regionali in ordine alle legittime richieste dei cittadini, come sopra specificato, parte di costoro si sono riuniti e organizzati nel comitato "Cittadini della Terra di Mezzo" ed in più occasioni, tra cui in data 27/07/23, hanno avanzato richieste scritte alle amministrazioni competenti da cui non hanno ricevuto risposta.

- **INTERRUZIONE DI PUBBLICO SERVIZIO 340 CP**

In tale sede si precisa che l'art. 340 CP può essere configurabile anche a carico del Pubblico Ufficiale o incaricato di pubblico servizio (cfr. Cass. Pen. 6/2/1985 n. 1253), ed è procedibile d'ufficio.

È configurabile il reato previsto dall'art. 340 CP e non quello punito dall'art. 333 CP, qualora, a causa della condotta di abbandono dell'ufficio e servizio, se ne verifichi l'interruzione o il turbamento. In tal caso è irrilevante la qualità giuridica conseguente ad una funzione di pubblico servizio o necessità. Il turbamento del regolare svolgimento o funzionamento del servizio e l'interruzione temporanea dello stesso integrano il reato de quo.

In concreto si chiede il vaglio dell'operato delle Amministrazioni con competenze sulla SP 610 affinché si verifichi la conformità alla legge vigente, escludendo condotte omissive che integrerebbero l'illecito.

- **FRANA 449 CP**

Delitto colposo di danno. Prevedibilità dell'evento (Cfr. Cass. Pen. Sez.-IV 19/9/18 n. 58349, conforme Cass. Pen. Sez. IV del 13/3/23 n. 10394)

In riferimento al delitto di "frana colposa" (o "disastro colposo innominato"), il giudizio di prevedibilità dell'evento deve essere svolto in relazione ai fattori che rendono possibile la verifica della frana, cioè un evento di danno alle cose che presenti contenuti tali da porre in pericolo l'incolumità pubblica, e non con riferimento ai danni che dalla frana possono conseguire (fattispecie relativa al distacco di 1.700 metri cubi di rocce che avevano ricoperto l'area sottostante di circa 1000 metri quadrati, in cui la Corte, ha ritenuto irrilevante, nel giudizio di prevedibilità dell'evento frana, il basso indice di rischio di danno assegnato dall'autorità di bacino all'arenile sottostante).

Con sentenza n. 15181 del 15 marzo 2022 (dep. 20 aprile 2022), la quarta sezione penale della Corte di Cassazione è tornata a occuparsi dei delitti contro l'incolumità pubblica, con particolare riferimento al reato colposo di frana.

L'art. 449 c.p. reprime la causazione colposa degli eventi disastrosi preveduti dalle norme incriminatrici contenute nel capo primo, ad ulteriore dimostrazione della tutela rafforzata che il legislatore ha voluto accordare ad un bene fondamentale quale quello della pubblica incolumità, dimensione superindividuale e collettiva dei beni della vita, dell'integrità fisica e della salute, normalmente insidiato, peraltro, più da regole precauzionali che da forme di aggressione volontaria. Ciò che caratterizza il pericolo per la pubblica incolumità è semplicemente la tipica, qualificata possibilità che le persone si trovino coinvolte nella sfera d'azione dell'evento disastroso descritto dalla fattispecie, esposte alla sua forza distruttiva (Cass. pen., sez. IV, 9° marzo 2009, n. 18977).

L'art. 449 sanziona, cioè, la causazione colposa degli eventi disastrosi previsti dalle fattispecie tipizzate al capo primo, tra le quali la frana ex art. 426 c.p.; è necessario che l'evento si verifichi, diversamente dall'ipotesi dolosa (art. 434, comma 1), nella quale la soglia per integrare il reato è anticipata al momento in cui sorge il pericolo per la pubblica incolumità e, qualora il disastro si verifichi, risulterà integrata la fattispecie aggravata di cui all'art. 434 c.p. comma 2:

La nozione di disastro richiamata nelle varie ipotesi contenute nell'art. 449 c.p. è omogenea sul piano delle caratteristiche strutturali rispetto a quella prevista dai corrispondenti delitti dolosi.

Con specifico riferimento al reato colposo di frana di cui all'art. 426 e 449 c.p. si è quindi affermato che, in considerazione dell'operatività del principio di offensività, si deve attribuire alla nozione di "frana" contenuti che rendono l'evento idoneo a porre concretamente in pericolo l'incolumità pubblica, ancorché non sia richiesto l'accertamento di tale pericolo come elemento autonomo essenziale alla integrazione della fattispecie tipica, come nei reati di pericolo concreto (Cass. pen., sez. IV, 19 settembre 2018, n. 58349). È necessaria, cioè, una concreta situazione di pericolo per la

pubblica incolumità, nel senso della ricorrenza di un giudizio di probabilità relativo all'attitudine di un certo fatto a ledere o mettere in pericolo un numero non individuabile di persone, anche se appartenenti a categorie determinate di soggetti; e l'effettività della capacità diffusiva del nocimento (cosiddetto pericolo comune) deve essere accertata in concreto (Cass. pen., sez. IV, 15 giugno 2021, n. 35840).

Deve quindi ribadirsi che, anche per la verifica dell'evento "frana" di cui all'art. 426 c.p., il momento di consumazione del reato coincide con l'evento tipico della fattispecie e, quindi, con il verificarsi della frana, da intendersi come fatto distruttivo di proporzioni straordinarie dal quale deriva pericolo per la pubblica incolumità, non dissimilmente dagli altri disastri previsti dal Capo Primo del Titolo VI, parimenti richiamati dall'art. 449 c.p.

E, come chiarito dalla giurisprudenza, rispetto a tale evento, sono effetti estranei ed ulteriori il persistere del pericolo o il suo inveroamento nelle forme di una concreta lesione.

L'evento si verifica, cioè, qualora si realizzi un fatto che espone realmente a rischio la pubblica incolumità, mettendo in effettivo pericolo un numero indeterminato di persone.

Pertanto, nella verifica giudiziale della sussistenza dell'evento "frana" di cui all'art. 426 c.p., non è richiesta l'analisi a posteriori di specifici decorsi causali che è invece propria degli illeciti che coinvolgono una o più persone determinate. Non di meno, secondo l'orientamento consolidato, i reati di disastro colposo richiamati dall'art. 449 c.p., richiedono un avvenimento grave e complesso con conseguente pericolo per la vita o l'incolumità delle persone indeterminatamente considerate; di talché è necessaria una concreta situazione di pericolo per la pubblica incolumità, nel senso della ricorrenza di un giudizio di probabilità relativo all'attitudine di un certo fatto a ledere o a mettere in pericolo un numero non individuabile di persone, anche se appartenenti a categorie determinate di soggetti; e l'effettività della capacità diffusiva del nocimento (cosiddetto pericolo comune) deve essere accertata in concreto.

Si richiede, pertanto, una verifica in ordine alla suddetta fattispecie con riferimento agli eventi franosi occorsi nel maggio 2023 che hanno interessato la SP 610 occludendone la carreggiata in occasione del nubifragio, ponendo in pericolo una categoria determinata di persone individuabile negli automobilisti fruitori del tratto stradale.

\*\*\*

Esponiamo quanto sopra per richiedere all'Autorità Giudiziaria un vaglio dell'operato dei soggetti coinvolti sotto il profilo di una eventuale responsabilità penale degli stessi, alla luce delle modalità con cui continua ad essere gestita la manutenzione e la messa in sicurezza della SP 610, affinché ab-

biano termine le violazioni dei diritti dei cittadini residenti che discendono dalla viabilità menomata dall'incuria ed omessa manutenzione della strada statale.

Tutto ciò premesso i sottoscritti

### CHIEDONO

che l'intestata Procura della Repubblica di Firenze, Voglia accertare e valutare se nei fatti, atti e comportamenti sopra riportati siano rinvenibili fattispecie penalmente rilevanti, con particolare riferimento ai reati di rifiuto/omissione d'atti d'ufficio, interruzione di pubblico servizio, frana, ovvero per tutti i reati ravvisabili discendenti dai fatti esposti in narrativa, secondo la migliore rubrica che ne farà l'Autorità Giudiziaria procedendo, in caso affermativo, nei confronti dei soggetti responsabili.

Chiedono inoltre, ai sensi dell'art. 408, comma 2 c.p.p., di essere avvisati circa l'eventuale richiesta di archiviazione. Eleggono domicilio ai fini delle suddette comunicazioni presso lo studio dell'Avv. Antonio Mancino, in Imola (BO), Via Emilia n. 241, tel. 0542 28264 – PEC: avv. antoniomancino@ordineavvocatibopec.it

[Redacted signature area]

Firma

[Redacted signature area]