

Stefano Azzini

Prato, 11 gennaio 2017

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le
Autorizzazioni Ambientali (DVA)
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto
ambientale VIA – VAS
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e

Ministero Beni ed Attività Culturali e Turismo
Direzione Generale Archeologia, belle arti e
Paesaggio
mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: VIA Valutazione Impatto Ambientale per Interporto della Toscana centrale di Prato-Gonfienti Codice procedura (ID_VIP): 2905

Faccio riferimento all'ultimo atto deliberato dalla Giunta Regionale Toscana n. 1478 del 27.12.2017 relativo alla richiesta di ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale trasmesso alle Vostre Sedi.

Faccio notare che oltre all'ampliamento, oggetto di VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, che riguarda un'area di 221.622 mq, è presente un ulteriore ampliamento approvato dal Consiglio Comunale di Prato con la delibera n. 49 del 30.06.2016, che, fra nuovi edifici e parcheggi, farà sparire altri 61.760 mq di terreno.

Desidero sottolineare che la situazione attuale della struttura non giustifica alcun ampliamento, perché l'interporto, costruito con i soldi della Comunità Europea a partire dal decennio 1980 per favorire il trasporto merci su ferrovia, di fatto non ha mai assolto a tale compito e oggi è destinato ad altri scopi.

Lo scalo ferroviario è uno dei più grandi mai costruiti, ma di treni merci questi binari non ne hanno visti, nonostante in passato siano stati stipulati accordi di collaborazione con altri Enti (vedasi per esempio l'accordo con l'Autorità Portuale della Spezia del 2011).

Non solo: la ferrovia storica Firenze-Prato-Bologna vede transitare in media oltre 60 treni merci al giorno, ma nessuno si ferma all'Interporto alla cui linea esso è collegato. Tanto che fino a oggi i binari sono stati utilizzati come ricovero dei convogli Fyra della ex Breda, rifiutati dalle ferrovie olandesi e belghe, ma che stanno per essere trasferiti dopo l'acquisto del materiale rotabile effettuato da Trenitalia.

I capannoni nel tempo sono stati occupati da aziende di trasporto e logistica che hanno semplicemente sfruttato l'opportunità offerta a prezzi concorrenziali dalla società di gestione dell'Interporto a maggioranza pubblica (il Comune di Prato detiene il 41,53% la regione Toscana il 12,53%).

Le merci movimentate dalle aziende all'interno della struttura viaggiano esclusivamente su gomma, tanto che potrebbero tranquillamente svolgere detto lavoro in altro luogo magari più accessibile ai veicoli, come ad esempio l'adiacente Macrolotto 2.

L'assoluta e ingiustificata concentrazione di aziende di logistica nell'Interporto e che hanno nel trasporto su gomma l'unico mezzo per la movimentazione delle merci nel territorio, conferma lo status non conforme alla destinazione d'uso della struttura.

Pertanto allo stato attuale, poiché l'Interporto non assolve il compito per cui è stato costruito, gli ampliamenti richiesti costituiscono solo una semplice operazione speculativa immobiliare, obiettivo che non può rappresentare il business di un'azienda pubblica qual è l'Interporto, che invece dovrebbe perseguire lo sviluppo del territorio nell'interesse comune.

Stante la situazione oggettiva della struttura, gli ampliamenti richiesti, paradossalmente potrebbero affossarne definitivamente lo sviluppo intermodale, qualora le nuove aree coperte venissero assegnate ad aziende non coinvolte nell'intermodalità.

Ribadisco le osservazioni espresse in precedenza dal Coordinamento Comitati della Salute della Piana e da altri gruppi di cittadini inoltrate dal Sig. Daniele Baldi e dal Sig. Salvatore Gioitta alla sede di VIA, che restano più che validi, anche dopo le integrazioni presentate nel 2017.

La viabilità, già oggi difficile, da sola dovrebbe essere sufficiente a far desistere ogni amministrazione pubblica dall'investire in un progetto puramente speculativo, dirottando altrove le richieste di spazi aggiuntivi, perché a lungo termine rappresenterebbe un ulteriore costo economico e ambientale, difficilmente quantificabile nei grafici di previsione presentati dalle aziende incaricate della ricerca.

Altro motivo, non meno importante per dire no all'opera, è l'assoluta indifferenza con la quale è stato trattato il sito archeologico etrusco di Gonfienti, dall'amministrazione pratese, e regionale che invece rappresenta uno dei più importanti ritrovamenti della Regione.

Devo purtroppo prendere atto che le Giunte del Comune di Prato succedutesi nel tempo si sono sempre disinteressate delle sorti dei reperti, così come ha affermato l'Assessore alla Cultura di Prato Simone Mangani nell'aprile 2017, confermando che: "in tutti gli atti di programmazione che si sono susseguiti a partire dal 2003, sottoscritti dai Comuni di Prato e di Campi, dalla Regione, dalla Provincia, dal ministero e dalla Soprintendenza, mai si parla di musealizzazione dei reperti etruschi a Prato".

E' evidente che il denaro movimentato dall'Interporto è stato ritenuto dalle Giunte pratesi e regionali più interessante degli Etruschi. Viene quindi il dubbio che sia Comune sia Regione spingano sull'ampliamento anche per bloccare definitivamente ogni ulteriore campagna di ricerca della presenza etrusca nell'area, perché il nuovo cemento e l'asfalto che verrebbe posto, bloccherebbe altri scavi nella zona, eliminando così nuove opportunità per il territorio non legate al business interportuale; territorio che comunque mai è stato valorizzato per ciò che merita riguardo i ritrovamenti.

Ringraziando per l'attenzione invio distinti saluti

Stefano Azzini