

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a LORENZO FRASCONI  
*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

ASSE DI COLLEGAMENTO TRA GLI SVINCOLI PRATOEST E PRATO OVEST  
"DECLASSATA DI PRATO - RADDOPPIO DI VIALE L. DE VINCI  
NEL TRATTO TRA VIA MARX E VIA MENINI - PROG. DEFINITIVO

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 Ambiente idrico



Asse di collegamento tra gli svincoli di Prato Est e Prato Ovest - "Declassata di Prato".  
Raddoppio di viale Leonardo da Vinci nel tratto compreso tra via Marx e via Nenni mediante la  
realizzazione del sottopasso. Progetto Definitivo.

Proponente : ANAS spa

Procedura di valutazione di impatto ambientale .

Al Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione per le valutazioni  
e le autorizzazioni ambientali  
via C.Colombo, 44  
00147 R O M A

Il sottoscritto ing. Lorenzo Frasconi,  
, iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Prato con il n°97 :

Premesso che :

- La "Declassata di Prato" è un tratto della ex autostrada Firenze-Mare il cui tracciato fu modificato negli anni '60 del secolo scorso per poter effettuare il potenziamento e raddoppio nel tratto in tra i caselli di Prato Est ed il confine con la provincia di Pistoia (circa un chilometro ad est del casello Prato Est. Il tracciato fu spostato a circa 3 km verso sud.
- Il tratto "declassato" fu trasferito alla Provincia di Firenze che provvide al raddoppio con esclusione del tratto in parola ed oggetto del presente progetto. (anni '90)
- Con la costituzione della Provincia di Prato il tratto che attraversa la città fu trasferito al Comune di Prato in virtù di quanto previsto dal Nuovo Codice della Strada, data la connotazione della stessa quale strada urbana.
- Il Comune ha provveduto perciò negli anni di sua competenza a "sciogliere i nodi" costituenti le varie intersezioni a raso esistenti realizzando sottopassi.
- L'unico tratto in cui il Comune sarebbe dovuto intervenire era, appunto, il tratto in parola, costituente, una striscione della carreggiata con appesantimento per la circolazione.
- In ordine a quanto previsto nel protocollo del 03.08.2011 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Toscana, Provincia di Prato e Comune di Prato vengono individuate le azioni attuative previste nell'"atto aggiuntivo al programma delle infrastrutture strategiche tra Governo e Regione Toscana". Il Comune di Prato si impegnava a redigere progetto preliminare per il raddoppio del tratto in parola, quale elemento necessario al potenziamento dell'Interporto di Prato.
- In esito a ciò il Consiglio Comunale di Prato approvava con proprio atto n° 63 del 03,08,2011 il progetto preliminare del raddoppio nel quale si prevedeva la realizzazione del raddoppio in piloti. Il progetto viene trasmesso alla Regione ed al Ministero delle Infrastrutture.
- Parallelamente veniva attivata la procedura di "studio di impatto ambientale" per valutare, quale tra le varie possibilità di intervento potesse essere la soluzione preferibile sotto il profilo del minor impatto ambientale.



- Il Comune dette incarico a società specializzata in materia che pose in esame ben 8 ( otto ) ipotesi di soluzione progettuale. Da questo studio appare che la soluzione di minor impatto ambientale non è la soluzione interrata bensì in viadotto.
- La Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare , con proprio parere 1077 del 26.10.2012, ha approvato lo studio , confermando la soluzione in piloti quella a minor impatto ambientale , pur con prescrizioni attuative.
- Con delibera della Giunta Municipale n° 267 del 17,09,2013 veniva approvato il progetto definitivo , ripartito in due fasi , per un importo complessivo di € 22.875.000.= di cui una prima fase di € 1.335.000.=, necessaria per il miglioramento dell'accessibilità in sicurezza al sottopasso di via Nenni. ( di cui € 915.000 a base di gara )
- In esito a regolare gara di appalto i lavori sono stati affidati, per un importo di contratto di € 625.570.= e sono stati eseguiti fino ad un importo di € 350.000.= oltre ad altre spese allora impegnate, per un importo complessivo di € 408.000.= circa.
- Il costo complessivo di questa iniziativa di progettazione ed esecuzione , comprensivo delle acquisizioni di terreni ammonta a circa € 700.000.=
- In seguito alle elezioni per la nuova amministrazione comunale del maggio 2014 , la nuova Giunta Municipale con proprio atto n° 205 del 8.07.2014 ha “ dato indirizzo “ agli uffici di sospendere i lavori , e di redigere progetto preliminare di interramento della declassata entro 60 giorni, preferendo questa soluzione a quella in piloti di cui codesta spett.le Commissione aveva dato il benessere con proprio parere n° 1077 del 26.10. 2012.
- In seguito a questo atto di indirizzo i lavori furono sospesi . Ripresi successivamente ( nota della Giunta Municipale del 25.09.2014 ) per la messa in sicurezza delle opere realizzate , poi sospesi nuovamente il 7.11.2014 e non più ripresi.
- La nuova amministrazione che si insediò , preferì quindi la soluzione interrata dando valutazioni “ a priori “, nonostante questo non sia conforme al parere della Commissione ministeriale VIA .
- In esito al trasferimento dell'asse stradale tra Porretta a Firenze ad ANAS spa , questa società è divenuta titolare dell'intervento. In accordo con l'Amministrazione Comunale ha iniziato la procedura di riprogettazione , avendo come unico indirizzo la realizzazione del raddoppio in interrato.
- Il presente lavoro è quindi già stato indirizzato “ a priori “. L'intervento è evidentemente fattibile sotto il profilo tecnico e le varie criticità ambientali si possono individuare e mitigare.
- Nel confronto con le altre due ipotesi non vengono considerati , o sommariamente accennati altri elementi che possono concorrere a formare un giudizio esaustivo sulla miglior soluzione possibile, tra cui il costo di realizzazione e gestione dell'opera, la sicurezza per la circolazione anche in periodo di forte pioggia ( gli altri sottopassi della direttrice si allagano spesso), la possibilità concreta di evitare il sottopasso in caso di forzata chiusura, etc. Tutti elementi, questi, non messi in conto.

h h

- In questo il precedente studio è stato certamente migliore , poiché ha comparato ben otto diverse soluzioni di intervento dando un parametro omogeneo di valutazione e comparazione tra loro .....  
Ma questa è la politica !

Tutto ciò premesso, il sottoscritto OSSERVA quanto segue :

1) Interferenza fognatura OVI 80 x 120

Per quanto attiene alla interferenza della fognatura OVI 80 x 120 che transita in via Roma, risulta che questa intercetti il sottopasso ad una quota superiore al piano viabile. ( il fondo dell'OVI è a - 5,60 dal piano di via Roma )

Appare non ben individuata modalità di risoluzione di questa interferenza .( Ricostruendo la fognatura per un lungo tratto a monte e / o ed a valle ? Realizzando una deviazione del tratto ? )  
In questo caso i costi previsti sarebbero ben maggiori a quanto stimato ( 969.000 € ) .

Oltre al considerevole importo, emerge anche la difficoltà gestionale dell'intervento, data la profondità di scavo ( oltre 5.mt. dal piano campagna ) ed alla sua cantierizzazione, dato il contesto urbano fortemente edificato e la limitata disponibilità della sede stradale di intervento.

2) Pozzo di via dell'Autostrada – risalita della falda -

Nella documentazione non è stato citato il pozzo di via dell'Autostrada, che era posto in prossimità dell'incrocio con via Roma e quindi della zona di intervento.

Questo pozzo, realizzato nel 1962 fu chiuso nel marzo 1990 .

Posto a quota 51,05 slm il livello di falda nel marzo 1990 era risultato a quota 5,30 slm.

Il livello di falda nel marzo 1990 era quindi a -45,75 dal piano campagna.

Attualmente il livello di falda è a circa -11,00 dal piano campagna, con una risalita di circa 30 metri.

Questa risalita ( che ha creato problemi in varie zone , tra cui la palestra Universo a Mezzana, in prossimità di viale L. da Vinci verso est ) è dovuta sia alla riduzione di emungimento dei pozzi in ambito urbano, (molti dei quali soppressi ) alla diminuzione dei prelievi industriali, all'entrata in esercizio dell'acquedotto industriale che mette in circolo l'effluente dell'I.D.L. di Baciacavallo, etc.

Siccome la zona fino agli anni immediatamente successivi al periodo bellico non era fornita di acquedotto pubblico , l'approvvigionamento di acqua delle famiglie nella zona era soddisfatta da pompe manuali a stantuffo, che attingevano direttamente dal sottosuolo.

Il livello di falda in quel periodo non doveva essere inferiore a 2,50-3,00 mt dal piano di campagna, perchè con profondità maggiori le pompe a stantuffo non funzionano adeguatamente .

Con ogni probabilità , questo dato 2,50-3,00 ml. di profondità della falda è il naturale “ livello di ritorno “ negli anni a venire, livello superiore a quanto indicato nel presente progetto , che indica la quota massima ipotizzabile della falda in -4,50 mt dal piano campagna.

Il proponente ANAS asserisce che , consapevole della possibilità di questa risalita , provvederà “ ad impermeabilizzare il sottopasso” .

Il proponente non indica “ come “ attuerà questo intervento di impermeabilizzazione e come potrà garantirne la tenuta nel tempo della fase di esercizio del sottopasso.

Questo ha evidente riflesso sulla accessibilità e sicurezza del sottopasso.

*lyh*

### 3) – Sicurezza del sottopasso da risalita della falda e da allagamenti periodici

E' nota la possibilità di allagamento dei sottopassi lungo la declassata . Almeno una volta l'anno, nonostante le opere di presidio installate ( pompe , gruppi di continuità ) , deve essere impedito l'accesso ai sottopassi. Per questo sono stati installati semafori che segnalano, con il rosso, la chiusura degli stessi. Gli utenti, quindi, devono uscire utilizzando le complanari , rientrando successivamente " a valle " del sottopasso.

La risalita della falda, nonostante gli asseriti interventi di impermeabilizzazione, aumenteranno il rischio di allagamento , con conseguente obbligo di chiusura del tunnel.

Ma, contrariamente alle altre situazioni, non vi potranno essere le " vie di fuga " rappresentate dalle complanari, come negli altri casi. Questo aspetto, di effettiva rilevanza, non è stato esaminato nel presente progetto.

### 4) – Inquinamento da traffico -

Il presente studio non è aggiornato a quelli che sono gli interventi , non solo genericamente annunciati, ma concretamente attivati dall'Unione Europea , attraverso il programma definito " Next Generation EU " che prevede il finanziamento di tutta una serie di programmi , tra cui, quelli di interesse nel presente intervento inerenti la transizione verde e, la mobilità sostenibile e lo sviluppo di fonti energetiche alternative.

Questi programmi, già finanziati e prossimamente operativi, con ogni probabilità attuati sia pur con gradualità consentiranno di arrivare ad una mobilità su gomma sia per il TPL che privata con parametri di inquinamento largamente ridotti rispetto a quelli indicati nel presente progetto.

Credo perciò che al momento dell'entrata in esercizio del presente progetto ( 2026-2027 stimato ) la quota di veicoli elettrici od ibridi sarà ben maggiore in misura esponenziale rispetto ad oggi. Questo consente di affermare che i dati di inquinamento di CO, PM10, PM 2.5 , benzene, Nox e rumore , non possano essere considerati come " Dati" fondanti la scelta di questa soluzione in sottopasso rispetto ad altre ben più economiche.

I dati illustranti la situazione degli inquinanti atmosferici e del rumore passati ( lo studio è stato redatto negli anni precedenti al " Next Generation EU " ) andrebbero rivisti, tenendo " in debito conto " la novità della " rivoluzione verde " contenuta in questo programma europeo.

### 5) – L'economicità dell'intervento -

E' noto che ogni intervento antropico " induce " una modificazione sensibile dell'ambiente circostante sia a livello locale che in misura diffusa . Di solito ogni intervento infrastrutturale impatta in misura negativa sull'ambiente sotto il profilo della sua compatibilità.

Si ovvia a questo con opportuni interventi di mitigazione o compensazione ambientale in modo da ridurre o, se possibile annullare l'intervento ( in questo caso infrastrutturale )

E' noto che una gran parte dei progetti/interventi possono essere o resi compatibili o mitigati dagli effetti nocivi.

E' per questo che è non solo necessario, ma indispensabile sottoporre le proposte di intervento ad analisi comparative tra diverse ipotesi di intervento, adottando modalità comparative congrue tra le varie soluzioni possibili, attraverso cui far emergere la soluzione " più adatta " che

hli

minimizzi , sia nel transitorio di cantierizzazione , sia nella fase di esercizio , sia nella fase di gestione manutentiva , l'impatto sull'ambiente, secondo gli indicatori ambientali prestabiliti

Questo è ciò che fu fatto nel precedente studio, approvato dalla Commissione Ministeriale VIA tra le varie ( otto ) ipotesi possibili di raddoppio del tratto in esame. Il dato di paragone era il "valore economico" che conglobava in unico dato i costi di realizzazione , di cantierizzazione, di gestione , manutenzione e sociale delle varie possibilità.

Questo non è stato fatto nel presente progetto . Solo la "soluzione 3 " in tunnel, è stata approfondita , in quanto questa è la " prescelta a priori ", mentre non sono state valutate le altre due ipotesi di intervento denominate " Soluzione 0 in rilevato " e "soluzione 1 in piloti ", e cioè se con opportuni interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale, si potesse o no avere un valore economico maggiore .

Il " Dato " di progetto è stato il progetto di interrimento , motivato da valutazioni che hanno non sempre a vedere con l'"ambiente antropico " e che appaiono più indirizzate a valori estetici che ambientali , quali la " permeabilità della zona del Soccorso" ,la "riqualificazione urbanistica della zona" , l' "eliminazione della cesura tra la parte nord e sud della città" , indirizzi questi dati dalla pianificazione territoriale ( come se questi 600 metri di intervento condizionassero irreparabilmente ben otto chilometri di declassata che attraversa il comune ).

Credo che questi elementi c.d. " di riqualificazione urbana della città di Prato" non rientrino, peraltro, nella " mission" di ANAS spa, né alle linee di finanziamento a cui si intende attingere.

Ma, se questo è il "dato " di partenza, cioè la rimozione del rilevato esistente e l'interrimento del raddoppio stradale, Anas ha pedissequamente seguito questo " indirizzo ".

Al di là degli opinabili presupposti di questo indirizzo ( gli aspetti estetici e paesaggistici, non congrui con questa zona densamente urbanizzata e quindi non variabili ambientali ) , desidero osservare che :

-La Provincia di Firenze , alla fine degli anni '90 provvide a realizzare il raddoppio tra la la rotonda di Capezzana ( allora a raso ) ed il casello Prato Ovest dell' A11 effettuandolo in rilevato sostenuto da pareti in calcestruzzo prefabbricato.

La prima ipotesi di raddoppio del tratto in esame proposto dagli uffici comunali era il raddoppio in rilevato sostenuto da pareti prefabbricate, come aveva fatto la Provincia di Firenze il cui costo ( citato anche del presente studio ) ammontava ad € 16.000.000.= perciò largamente inferiore alla previsione ( attuale) di ANAS per il suo progetto che ammonta ad € 46.519.913.=

ANAS , seguendo gli indirizzi comunali non ha valutato la compatibilità "economica " tra le de soluzioni, limitandosi a valutazioni sommarie e generiche, confondendo gli aspetti " estetici " tipici della scelta " a priori " del Comune con effettive valutazioni di carattere ambientale.

## 6) Conclusioni

Come illustrato, il "vulnus " che maggiormente emerge nel progetto in osservazione consiste nel non aver adeguatamente preso in esame le altre possibilità di raddoppio, redigendo, per ciascuna di queste ipotesi la stima del costo di realizzazione inglobando in questi costi gli interventi necessari di mitigazione e compensazione ambientale , escludendo però quanto non strettamente collegato agli aspetti estetici e di gradevolezza della vista, come richiesto dal Comune , ma

lyh

puntando a quando di sostanziale appartiene alla competenza di ANAS : La fluidità e sicurezza della circolazione , la realizzazione degli interventi in modo economico e la gestione e manutenzione nel tempo più semplice e sicura possibile . In buona sostanza , solo il confronto ci dice quale delle ipotesi è la migliore ipotesi fattibile

Se questa modalità comparativa non viene effettuata , il semplice costo di realizzazione che viene indicato deve essere accettato in modo acritico. Ma questo non è un modo corretto di amministrare le risorse pubbliche che appartengono a ciascuno di noi

Mi chiedo, adottando il criterio della “ reductio ad absurdum” :

- Se , in questo contesto, il costo stimato anziché € 45.519.000.= fosse stato 455.190.000.= il progetto sarebbe stato ancora fattibile , perché non avremmo avuto termini di paragone.

Infine mi chiedo : ANAS spa ha redatto il presente progetto secondo le indicazioni del Comune che, com'è detto, attengono prevalentemente “ all'estetica dell'opera “. ( estetica intesa non solo come aspetto formale, ma come inserimento nel tessuto urbano ), indicazioni che non attengono, in questo contesto , ad “ aspetti ambientali “ .

Senza entrare nella valutazione di merito di questo intento del Comune, mi preme sottolineare che il presente progetto è indubbiamente meno sicuro per la circolazione rispetto alle ipotesi di Soluzioni 0 e 1 per la possibilità di allagamento , e questo non solo che per eventi meteo particolarmente avversi, ma anche sia per la risalita della falda che per l'interferenza con il sistema fognario cittadino.

Questo avrà un forte impatto sulla responsabilità del Gestore ANAS spa , e per esso sulle figure professionali apicali che gestiranno il tratto di strada , mentre non avrà nessuna responsabilità né il Comune né ,tantomeno , gli amministratori che avranno imposto la scelta del raddoppio in sottopasso.

Si ritiene perciò opportuno, anche per le motivazioni di natura etica sopra dette che ANAS spa approfondisca anche le “ Soluzioni 0 e 1 “, indichi i necessari interventi di mitigazione e compensazione ed effettui un confronto tra i valori economici delle soluzioni tenendo in debito conto anche delle responsabilità gestionali dell'opera in materia di sicurezza.

Prato 12.06.2021

Ing. Lorenzo Frasconi

