



SERVIZIO LAVORI PUBBLICI,
GRANDI OPERE, ENERGIA
E PROTEZIONE CIVILE

Raddoppio del Viale Leonardo da Vinci
(Declassata) fra Via Marx e Via Nenni
in sopraelevazione

OGGETTO:

Relazione generale

PROGETTO PRELIMINARE

PROGETTISTI:

Ing. Lorenzo Frasconi
Ing. Alessandro Adilardi
Ing. Edoardo Bardazzi
Ing. Francesco Sanzo

Ing. Irene Morganti
Geom. Massimo Falcini
Geom. Chiara Melani
Sig. Marco Cecchi

ALL.

1

Data: Giugno 2011

Progetto per il raddoppio del viale Leonardo da Vinci nel tratto
compreso tra via Marx e via Nenni a Prato

VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Relazione Generale

Importo di progetto : € 24.000.000.-



- 1) Inquadramento generale -

Il Viale Leonardo da Vinci in Comune di Prato (c.d. " Declassata) attraversa trasversalmente il territorio comunale nella direzione Est - Ovest. La funzione di autostrada Firenze Mare , per la quale fu costruita negli anni ' 30 dello scorso secolo, cessò quando fu realizzata la variante, a sud , tra il casello Prato Est ed il territorio della provincia di Pistoia , allorquando fu proceduto alla riqualificazione e raddoppio dell'Autostrada (da allora A11) .

Questo avvenne negli anni '60 dello scorso secolo.

Da quel momento l'autostrada (declassata , appunto, in quanto ridotta al rango di strada provinciale) passò in gestione alla Provincia di Firenze.

Questa arteria fu costruita con criteri che tenevano conto del basso tasso di utilizzo del trasporto su gomma , ma sempre con criteri autostradali : due corsie di marcia ma intersezioni in numero

contenuto per facilitare la velocità commerciale. (ad esempio vi erano solo , nella piana, i caselli di Firenze, Prato e Pistoia)

Con lo sviluppo della motorizzazione ed ancor di più con lo sviluppo urbano di Prato , ci si rese conto della insufficienza della capacità di questa arteria e della necessità di connetterla alla rete stradale comunale, attraverso la realizzazione della connessione (semaforizzata) con il viale della Repubblica (realizzato alla fine degli anni " 70) e con la prima tangenziale ovest (costruita anch'essa a partire dalla fine anni '70)

Successivamente venne realizzata la connessione (anch'essa semaforizzata) di via del Fondaccio (primi anni '80) e con via Nenni (anni 80)

La Provincia di Firenze prima e poi (dopo il 1996) la Provincia di Prato) attivarono progetti per il raddoppio per migliorare la capacità di questa arteria.

La Provincia di Firenze, in particolare, con inizio a partire dalla fine degli anni '70 , eseguì il raddoppio dal casello Prato Est fino a via Marx; poi da via Nenni all'incrocio con la prima tangenziale; successivamente (fine anni '90 inizio anni '00) la provincia di Prato realizzò il raddoppio tra l'incrocio con la prima tangenziale di Prato e via del Fondaccio.

Attualmente la Provincia di Prato ha in corso la realizzazione del raddoppio tra via del Fondaccio - Casello A11 Prato Ovest fino al confine provinciale.

Ad est del Comune, negli anni '90 fu iniziato il programma di prolungamento fino a Firenze (la c.d. S.G.C. " Mezzana di Prato - via Perfetti Ricasoli a Firenze) attraverso la realizzazione del nuovo ponte sull'Ombrone e collegamento a via F.lli Cervi in comune di Campi Bisenzio.

La realizzazione del prolungamento fino a Firenze viene attuata per stralci funzionali ed il programma è tuttora in corso.

La gestione di questa strada cessò di essere di competenza della Provincia di Prato , (coerentemente con quanto previsto dal Codice della Strada) quando il Comune iniziò il programma di qualificazione degli incroci, eliminando gli impianti semaforici e la sostituzione con rotatorie a raso. Questo per migliorare la capacità di deflusso agli incroci di questa arteria sempre più importante nell'economia della mobilità urbana.

Il primo semaforo ad essere soppresso fu il semaforo all'incrocio con la prima tangenziale; successivamente l'incrocio di Pratilia (via Traversa Fiorentina) poi via Nenni, Via del Fondaccio, ed infine fu eliminato il semaforo con viale della Repubblica, allorchè fu realizzato, a cura del Consorzio Macrolotto 2 ed a scomputo oneri di

urbanizzazione, il viale Berlinguer, con il Ponte Giovanni Paolo II sull'A11 (2005).

La situazione di congestionamento dell'arteria per il notevole carico di traffico presente, impose al Comune di pensare a potenziare l'arteria con l'eliminazione degli incroci a raso.



Il sottopasso di Pratilia (2002-2003) fu il primo nodo ad essere sciolto, attraverso una soluzione progettuale che prevedeva una rotatoria a raso , complanare con le viabilità comunali confluenti nel nodo e l'attraversamento in sottopasso del viale Leonardo da Vinci.

La soluzione progettuale " a svincolo totale " fu ritenuta la migliore per permettere la connessione completa del viale con la città.

In ordine alla legge 340/00 il Comune di Prato approvò il Primo Programma Urbano della Mobilità con delibera del Consiglio Comunale n° 76 del 04.06.2002 (PUM 2002- 2004) e successivamente con del. C.c. n°87del 07.04.2004 il 2° PUM 2004-2006.

La strategia che il Comune si dette in ordine allo sviluppo e gestione della mobilità cittadina fu :

- Qualificazione e potenziamento delle viabilità principali di attraversamento e scorrimento ;
- Qualificazione della viabilità urbana , principalmente sotto il profilo della sicurezza ;
- Sviluppo del Trasporto pubblico.

- Sviluppo dei parcheggi di interscambio , da realizzarsi sugli assi principali , serviti da TPL per accedere alle zone centrali della città.

Il potenziamento degli assi principali consisteva, in sostanza, nella realizzazione di svincoli a livelli sfalsati in ambito urbano , della declassata e della prima tangenziale, eliminazione degli incroci semaforizzati di via Cava e via Galcianese.

Il Pum prevedeva anche il raddoppio della Declassata nell'unico tratto rimasto allo stato di quando fu realizzata negli anni '30 , cioè il tratto in rilevato tra via Marx e via Nenni.

Con del. G.M. n°938 del 29.12.2006 fu approvato e finanziato lo svincolo a livelli sfalsati alla Questura (incrocio di viale L. da Vinci con viale della Repubblica) . Lo svincolo è stato aperto al traffico il 15. febbraio 2009.

In ordine alla sottoscrizione di convenzione di lottizzazione, (Centro Multifunzionale di S. Giusto) è stato realizzato, quale onere di urbanizzazione, anche lo svincolo a livelli sfalsati tra la stessa Declassata e la Prima tangenziale di Prato (2008) - Svincolo di Capezzana -

Con del. G.M. n°30 del 29.01.2008 è stato approvato il progetto per la realizzazione dello svincolo a livelli sfalsati di via L. da Vinci in corrispondenza di via Nenni , ed e' stato aperto al traffico nel giugno 2010.

La soluzione progettuale di questi svincolo è analoga per tutti : la Declassata sottopassa con 4 corsie la rotatoria a raso che permette l'accesso in ogni direzione . La Declassata e ' l'asse di scorrimento, mentre la altre viabilità con le quali si intercetta sono di livello inferiore.

La soluzione progettuale approvata dello svincolo di via Nenni non pregiudica la fattibilità di ogni soluzione tecnica che si puo' attuare nell'intervento di raddoppio della carreggiata del viale L. da Vinci nel tratto da via Marx a via del Purgatorio, in particolare il tratto in parola puo' essere raddoppiato in rilevato od in scavo senza pregiudicare (sostanzialmente) la connessione con via Nenni

Nell'ambito degli interventi programmati nei vari Programmi Urbani di Mobilità, sono stati quindi realizzati svincoli a livelli sfalsati :

Viale Leonardo da Vinci (" Declassata ")

- Svincolo Questura ;
- Svincolo Pratilia ;
- Svincolo via Nenni
- Svincolo Capezzana

Asse delle Industrie (Via Paronese)

- Svincolo via Roma

Prima Tangenziale Ovest

- Svincolo S.Paolo (viabilità Ospedale)

Tra gli interventi prefigurati di potenziamento della viabilità principale, residua perciò il raddoppio della Declassata nel tratto tra via Marx e via Nenni.

2) Il tratto di declassata tra via Marx e via Nenni



Negli anni '30, quando fu costruita l'autostrada Firenze - Mare, nel tratto compreso tra il casello di Prato e via del Purgatorio, i progettisti di allora optarono per la realizzazione in rilevato (a quota 5,50 rispetto al piano terreno) per permettere il mantenimento della continuità della via Roma e della via del Purgatorio, distanti tra loro circa 400 metri.

In particolare : il ponte di via Roma, ha luce di ml10.20 ed altezza..di ml 4.50, mentre il ponte di via del Purgatorio ha luce ed altezza più modeste: ml 6.50 di luce e ml 4,35di altezza.

Questo perché la via Roma a sud diventava strada provinciale, in quanto collegava (e collega tuttora) Prato con Poggio a Caiano e la SS 66, mentre via del Purgatorio era strada eminentemente locale.

Il problema progettuale di come approcciare il raddoppio stradale in questo tratto è stato affrontato in molteplici modi ed in più tempi .

Sono state fatte proposte e studi da parte di tecnici privati , con ampio dispiego di soluzioni, molte volte fantasiose.

La Provincia di Firenze propose nel 1990 un progetto che prevedeva l'eliminazione del rilevato , il raddoppio nella sede esistente, utilizzando l'area occupata dalle scarpate per l'ampliamento delle carreggiate.

Il progetto non trovò favore in Comune e nella cittadinanza , in quanto si prevedevano incroci semaforizzati in corrispondenza di via Roma e di via del Purgatorio e questo avrebbe generato ulteriore congestionamento della strada provinciale oltre che sulla rete stradale comunale.

Con il piano regolatore denominato " Secchi " (1996) , opportunamente , fu previsto il potenziamento di questa arteria e la previsione di complanari, cioè strade laterali di connessione tra gli incroci a rotatoria.

In particolare, nel tratto in questione, assumevano (ed assumono) funzione di complanari, la via dell'Autostrada,(nel lato nord), la via Panziera, la via Tasso (nel lato sud.) il progetto di raddoppio dovrà prevedere il completamento del sistema delle complanari ove queste mancano.

L'idea che si otteneva alla scelta urbanistica del Piano Secchi era quella di qualificare la strada conferendole il ruolo di strada di tangenziale urbana con relazioni puntuali e concentrate con la città . Oltre a questo, questa arteria avrebbe dovuto consentire il collegamento con Firenze (tramite la c.d."Mezzana Perfetti Ricasoli "e Pistoia).Quindi il raddoppio del tratto in parola era ed e' funzionale a questo disegno strategico.

3) Gli studi del Comune.

Il problema di come risolvere il raddoppio è stato oggetto di approfonditi studi di fattibilità da parte dell'Ufficio comunale scrivente, fino da quando fu redatto e sottoposto all'attenzione del Consiglio Comunale il PUM 2002-2004.

Pur consapevoli dell'attenzione che da sempre la città aveva, ed ha , posto su questo tratto di strada per l'impatto visivo che essa ha gli obiettivi dell' Ufficio nell'approccio di questo progetto sono :

A) -che il principale problema da risolvere e' la fluidità della circolazione per gli elevati costi economici ed ambientali che l'attuale situazione comporta;

B) - che l'aspetto estetico dell'ambiente nel quale si sviluppa questo tronco di strada (impropriamente denominato in città "impatto ambientale) non può essere criterio discriminante per la fattibilità dell'opera , in quanto questo elemento si caratterizza per l'intrinseca aleatorietà del giudizio di valore, non ragguagliabile a parametri certi e neppure ad un quadro normativo di riferimento (l'area non e' soggetta a regime vincolistico).

C)-che ,stante l'elevato costo sociale costituito da questo "tappo" occorre risolvere in tempi brevi il problema, senza rinviarlo a momenti che siano oltre l'orizzonte temporale del mandato amministrativo

D) - che gli obiettivi primari e discriminanti perciò sono i seguenti:

a) - contenimento dei costi di realizzazione

b) - mantenimento della circolazione durante la fase di cantiere.

Per quanto attiene al primo punto, l'Ufficio è da sempre consapevole che l'impegno finanziario che il Comune sostiene deve essere rapportato all'utilità sociale dell'investimento. Non si può cioè, nell'ambito della realizzazione di opere infrastrutturali, ignorare , nella scelta della tipologia di opera, il rapporto tra i costi sostenuti ed i benefici attesi.

Per quanto attiene al secondo punto, anche in questo caso, l'Ufficio è da sempre consapevole dell'importanza di mantenere, per quanto possibile, la circolazione in essere.

Le viabilità urbane circostanti il tratto da via Marx a via Nenni, non consentirebbero il carico di traffico che giornalmente impiega il viale L. da Vinci.

Chiudere la Declassata significherebbe congestionare gran parte della rete stradale circostante; in questo caso perciò si dovrebbe individuare un percorso alternativo " largo " su viabilità principali adeguate ; nel nostro caso l' "Asse delle Industrie "

Oltre a questo , la chiusura della declassata vanificherebbe, per il periodo della cantierizzazione, lo sforzo finanziario del Comune , nella realizzazione dei sottopassi già in esercizio.

Per questo l'Ufficio ha sviluppato un progetto di raddoppio che consiste , in buona sostanza, nell' occupare le aree delle scarpate per la piattaforma stradale, mentre in corrispondenza delle connessioni con via Roma e via del Purgatorio, si prevedono rotatorie a terra per svincolare le complanari.

Questa ipotesi progettuale, ad oggi, non ha avuto esito favorevole, anche se non vi sono stati pronunciamenti ufficiali dell'Amministrazione, in quanto, in occasione di seminari e convegni, questa ipotesi è stata censurata per l'"impatto ambientale" (? - in realtà solo visivo !) che avrebbe il mantenimento del rilevato : una " cesura " tra due parti della città.

L' Ufficio ha perciò provveduto ad effettuare ulteriori studi, per confrontare i pro ed i contro tra tutte le soluzioni possibili. Questi studi sono stati oggetto di presentazioni a seminari ed alle varie Commissioni Consiliari interessate, senza aver avuto pronunciamenti definitivi sulla scelta dell'Amministrazione tra le varie ipotesi possibili.

L'Amministrazione Comunale, con del. C.C. n° 131 del 24.07.2008 ha adottato la variante organica al Piano strutturale della Declassata per la realizzazione del Polo espositivo e per la valorizzazione delle aree comunali presenti in adiacenza.

Per la zona in questione la proposta di regolamento urbanistico all'attenzione della città prevede l'interramento del tratto a quota - 6,00 con rampa di discesa in corrispondenza di via Marx, fino a raggiungere il sottopasso di via Nenni (il cui progetto è già stato calibrato per questa eventualità).

Il Comune ha anche partecipato a bandi per l'ottenimento di finanziamenti per il completamento del raddoppio, tra i quali il progetto PIUSS (2009), nel quale sono stati proposti più soluzioni. Oltre a queste soluzioni, nell'ambito di un recente convegno promosso dall'Ordine degli Ingegneri di Prato, sono state proposte ulteriori modalità di intervento, anch'esse degne di considerazione.

4) le valutazioni di natura economica

Attualmente il tratto a due corsie tra via Nenni e via Marx è interessato da congestionamenti e code.

Sono stati fatti dall'Ufficio valutazioni di natura economica sul costo sociale che queste code inducono : l'allegato "Analisi di fattibilità economica (allegato n° 2)" illustra questi aspetti.

Il problema principale delle code, e quindi dei costi sociali, è da imputarsi alla strettoia, in quanto la strada passa da due ad unica corsia. Questo induce costi sociali in termini di perdita di tempo, di costi di carburante e di inquinamento assolutamente insostenibili.

Da questo appare che il costo in termini economici per la collettività della situazione attuale ammonta a circa € 20.000/ giorno

per consumo di carburante e per tempo perso oltre al maggiore inquinamento di 5.640 Kg. Di Co2 emessa .

Parimenti la chiusura al traffico del sottopasso di via del Purgatorio indurrebbe un costo sociale di circa € 15.000 al giorno per carburante e tempo perso nella maggior percorrenza.

Di contro non sono quantificabili, in quanto sostanzialmente aleatori i benefici che la collettività avrebbe nell'eliminazione del rilevato, considerato " di impatto ambientale " , ma in realtà con solo impatto visivo .

L'impatto visivo del rilevato , ormai consolidato da oltre 75 anni di presenza nella zona (peraltro circondata da edilizia popolare di scarso rilievo architettonico) non può ne deve costituire motivo di procrastinare l'intervento di potenziamento della strada, per limitare i costi sopra illustrati. Non è quantificabile il valore del benefit che il Comune avrebbe nell'eliminare questo rilevato

5) I progetti di raddoppio





L'Ufficio scrivente redasse i progetti preliminari secondo le indicazioni contenute nella proposta di regolamento urbanistico, ma , allo stesso tempo, anche tutte le altre modalità di intervento per individuare una soluzione economicamente conveniente, sia sotto il profilo della costo finanziario, sia sotto il profilo della gestione del cantiere e della rapidità di esecuzione.

Sono stati quindi redatti piu' ipotesi che si riepilogano, evidenziando gli elementi di positività e di criticità di ciascuno :

1. raddoppio in rilevato ,utilizzando il terrapieno attuale, realizzando pareti a retta del terreno ed ampliando i sottopasso di via del Purgatorio e di via Roma;
2. raddoppio in rilevato come punto precedente, ma con l'introduzione di un fornice a meta' del rilevato, a collegamento tra via Tasso e via Verona
3. raddoppio in piloti eliminando il rilevato esistente (viadotto) in unica fase, che prevede la chiusura al traffico della strada durante il cantiere;
4. raddoppio in piloti come punto precedente da eseguirsi in tre fasi per poter mantenere la circolazione durante il cantiere;
5. raddoppio in trincea , in parte aperta ed in parte chiusa da soletta, conformemente alle indicazioni del Piano Strutturale;
6. Raddoppio interamente in trincea completamente chiusa (tunnel)
7. raddoppio in trincea per la parte prossima a via Roma (svincolo analogo a quelli gia' realizzati) ma con raddoppio a quota piano campagna nella zona di via del Purgatorio, con eliminazione della possibilità di attraversamento della stessa via del Purgatorio . Anche in questo caso la strada dovrebbe essere chiusa durante il cantiere.
8. Una ulteriore ipotesi è il mantenimento dello stato esistente.

Le indicazioni dell'Amministrazione sono di , privilegiare la soluzione n° 4 : " raddoppio in piloti come punto precedente da eseguirsi in tre fasi per poter mantenere la circolazione durante il cantiere ";

l'Ufficio ha quindi redatto progetto preliminare per la realizzazione dell'opera, composto da :

- Relazione tecnica (presente elaborato) ;
- tavola grafica con planimetria, sezioni e profili
- Tavola con ripartizione d preliminare elle fasi di cantiere
- perizia di stima.
- Analisi dei costi sociali della situazione attuale in relazione alla situazione modificata;

Il costo complessivo dell'intervento , limitato al raddoppio della strada con soluzione in Piloti ammonta ad € 24.000.000.= così ripartito :

lavori a base d'asta	€ 20.000.000.=
Oneri sicurezza	€ <u>700.000.=</u>
Sommano	€ 20.700.000.=
Iva 10%	€ 2.070.000.=

Coordinatore sicurezza	€	50.000.=
Incentivo di prog.ne	€	360.000.=
Collaudi , indagini geognostiche	€	100.000. =
Allacciamenti e spost.to servizi	€	280.000.=
Acquisizioni aree	€	200.000.=
Imprevisti ed arr.ti	€	<u>240.000.=</u>
Totale	€	24.000.000.=

6) Disponibilità di aree - tempi per l'inizio del cantiere -

Le aree dove si sviluppa il progetto, qualsiasi sia la tipologia prescelta, sono per la quasi totalità di proprietà del demanio pubblico, a meno di piccole porzioni lato via Nenni , attualmente occupati da piazzali di fabbriche e aree libere di proprietà privata ,per le quali occorrerà procedere all'acquisto bonario od all'esproprio. In analogia con altre esperienze recenti, l'accordo bonario con i proprietari interessati semplifica molto le procedure e diminuisce considerevolmente i tempi di realizzazione. Una volta approvata la procedura da parte dell'A.C. e formalizzati gli accordi , la cantierizzazione può avvenire in tempi molto stretti.

7) Vincoli della zona

L'area in questione si trova all'interno del centro abitato di Prato e non è soggetta ad alcun regime vincolistico, in quanto si situa in un'area non soggetta né a vincoli di natura monumentale, né ambientale, né idrogeologica .

L'area non è neppure soggetta a vincolo di natura archeologica in quanto già compromessa con la formazione del cassonetto per l'imposta dell'attuale rilevato,

8) La possibilità di cofinanziamento.

I sottopassi di Pratilia, de La Questura e di via Nenni hanno usufruito di contributi pubblici erogati da parte della Regione Toscana per un importo medio del 50% del costo di costruzione.

Anche nel presente intervento di raddoppio sarà importante poter usufruire di questa opportunità ove concretamente disponibile in tempi congrui (attualmente ciò non lo è) .

Occorre precisare che, ai sensi della legge 144/99 , se l'intervento supera i £. 20 Mld (circa € 10 mln) esso è soggetto alla verifica da parte del "Nucleo Regionale di Valutazione " della fattibilità dell'opera. (NURVV) . L'aspetto della economicità

dell'intervento sarà quindi elemento discriminante per ottenere finanziamenti da parte di Enti sovraordinati.

L'opera in parola è stata inserita nell'Accordo di Programma Stato-Regioni, stipulato il 16.06.2011 tra il Governo e la Regione Toscana per un importo di € 16.000.000.= interamente a carico dello Stato.

In data 16 giugno 2011, tra il Governo e la Regione Toscana è stata sottoscritta l'integrazione all'Atto Aggiuntivo del 22.01.2010 alla intesa generale quadro del 18.04.2003 per il congiunto coordinamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche con indicazioni delle principali priorità nella Regione.

In tale atto vengono confermate le opere di "preminente interesse strategico" sia di carattere regionale che nazionale ricadenti nel territorio toscano, in particolare le opere previste nella c.d. "legge obiettivo" (443/2001).

Al territorio di Prato, nell'ambito dei paragrafi dedicati ai corridoi stradali e ferroviari, viene dedicato un apposito paragrafo che recita:

"Le parti nel riconoscere il ruolo strategico del territorio di Prato nel più ampio sistema infrastrutturale regionale e nazionale, concordano sull'opportunità di avviare tutte le azioni ritenute necessarie al fine della definizione di un quadro omogeneo di interventi volti all'adeguamento ed al potenziamento dell'attuale rete stradale e ferroviaria di collegamento con tutti i sistemi produttivi ed economici presenti.

A tal fine, il Ministero delle Infrastrutture, di concerto con la Regione, svilupperanno, entro 60 giorni dalla sottoscrizione del presente Atto, un piano dettagliato delle opere da programmare sia in ordine alle fasi progettuali e realizzative, sia ai profili di carattere finanziario".

Nell'ambito dei paragrafi dedicati agli hub portuali ed interportuali, un paragrafo è dedicato all'Interporto di Prato - Gonfienti:

"Per un aumento della competitività si conferma la necessità di realizzare lo sviluppo dei collegamenti ferroviari e di servizio ferroviario per la fruizione da parte degli interporti toscani di Livorno-Guasticce e della Toscana Centrale quali centri intermodali di interesse nazionale, nonché lo sviluppo dei collegamenti viari con la

“ Declassata ” e la rete autostradale. Nel quadro del potenziamento del sistema infrastrutturale a servizio dell'interporto si rende necessario completare il raddoppio della “ Declassata ” tra via Marx e via Nenni , ultimo tratto rimasto ad unica carreggiata , per un importo stimato di € 16 milioni di euro , con fondi statali da individuare ”

Infine, nell'ambito dei paragrafi destinati ai sistemi urbano e Metropolitano - Nodo di Firenze, un paragrafo dedicato a “ Linea Ferroviaria di collegamento tra Osmannoro e Campi Bisenzio con doppio binario a completamento della linea Firenze - Osmannoro “. Il paragrafo di diretto interesse per il territorio pratese, così recita : “ ...In questo ambito occorre approfondire lo studio di prefattibilità predisposto dalle Camere di Commercio di Firenze, e Prato, e lo studio elaborato da Rete Ferroviaria Italiana , in attuazione di quanto definito dal Comitato di Vigilanza sugli accordi per il nodo ferroviario di Firenze del Gennaio 2009, che ipotizza la nuova linea avvicinandosi alla futura bretella autostradale Signa-Prato , dove si potrebbe prevedere anche un punto di interscambio con la rete tramviaria da Prato a Signa.

Si rende inoltre necessario approfondire l'ipotesi di una nuova linea tramviaria tra Prato a Firenze, come previsto nel protocollo d'intesa firmato a Prato il 15 febbraio 2011”.

In ordine a quanto previsto nell'Accordo di Programma Quadro, in data 03.08.2011 , è stato sottoscritto protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Toscana, la Provincia di Prato ed il Comune di Prato per sviluppare un piano dettagliato delle opere da programmare sia in ordine alle fasi progettuali e realizzative sia ai profili di carattere finanziario.

Le opere cui è riconosciuto un ruolo strategico del nodo di Prato sono le seguenti:

- Completamento della Seconda Tangenziale di Prato;
- Collegamento Asse delle Industrie alla Bretella Prato-Signa;
- Completamento del raddoppio di Viale Leonardo da Vinci quale asse portante dell'intero sistema urbano;
- Completamento e sviluppo dell'Interporto di Prato;
- Sviluppo collegamenti su ferro all'interno dell'area metropolitana con utilizzo della tratta Prato-Firenze con tecnologie innovative per collegamenti veloci da e per Firenze.

Il Ministero, di intesa con la Regione Toscana, si impegna ad inserire le opere all'interno della programmazione finanziaria dello Stato;

Al Comune di Prato attiene la predisposizione del progetto preliminare del Completamento del raddoppio della Declassata e del Completamento e sviluppo dell'interporto di Prato, di concerto con la stessa soc. Interporto per la Toscana Centrale spa;

Il progetto preliminare del raddoppio del viale Leonardo da Vinci è stato approvato con delibera Consiglio Comunale n° 63 del 03.08.2011; e specificatamente :

- a. - Di attivare la procedura per la redazione degli atti necessari alla Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera , in quanto questo è atto necessario essendo l'opera in parola prevista nell'accordo stipulato tra il Governo e la Regione Toscana (legge obiettivo). Per l'esperimento di tali procedure il Servizio potrà avvalersi di collaborazioni specialistiche se all'interno dell'apparato burocratico dell'Amministrazione non vi fossero professionalità adeguate.
- b. - Di procedere alla effettuazione delle indagini geognostiche , necessarie per il proseguo della progettazione.
- c. - Di procedere alla ricerca di accordi bonari con le proprietà latitanti al tratto della viabilità tra la rotatoria di via Nenni e via del Purgatorio, in quanto è necessario acquisire piccole porzioni di terreno privato per l'esecuzione del raddoppio. Gli accordi che , eventualmente , saranno raggiunti dovranno essere sottoposti all'approvazione della Giunta.
- d. - Di redigere progetto definitivo a stralcio del progetto complessivo di raddoppio, per il tratto compreso tra via del Purgatorio e via Nenni, in quanto occorre quanto prima eseguire un intervento migliorativo dell'immissione nel sottopasso di via Nenni dalla Declassata. Questo per migliorare la sicurezza di tale immissione.
- e. Di procedere all'invio del progetto preliminare al Ministero delle Infrastrutture entro e non oltre il giorno 20 Settembre 2011 per consentire all'A.C. di inserire tale opera tra quelle finanziabili , secondo quanto previsto nel Protocollo di Intesa stipulato;

Con nota del 13.09.2011 il Sindaco ha trasmesso al Ministero, alla Regione Toscana ed alla Provincia di Prato, il progetto preliminare dell'opera, in attuazione di quanto stabilito nel Protocollo.

In ordine agli indirizzi avuti dall'Amministrazione, l'Ufficio ha provveduto a dare incarico :

- con determina dirigenziale n° 2893 del 20.10.2011 alla soc. Iride di Roma, per sviluppare lo Studio di Impatto Ambientale per individuare , confermando o modificando, la soluzione progettuale che è stata approvata dal Comune.
- Con determina dirigenziale n° 3402 del 24.11.2011 è stato conferito Incarico allo Studio ONDE di Prato per eseguire una campagna di indagini fonometriche necessaria per la redazione dei documenti necessari alla Valutazione Impatto Ambientale.
- Con determina dirigenziale n° 3399 del 24.11.2011 è stato conferito incarico al Dott. Giancarlo Beggato di Prato per l'esecuzione delle indagini geologiche e redazione di relativa relazione; anche questa campagna di indagine è necessaria per la redazione della Valutazione di Impatto ambientale e per il successivo progetto strutturale.

I relativi elaborati tecnici fanno parte della richiesta di VIA

Lo studio di impatto ambientale esamina le varie alternative di intervento delle possibilità del raddoppio ed analizza per ognuna gli aspetti ambientalmente ed economicamente significativi operando un confronto sinottico tra esse.

La soluzione individuata come quella ambientalmente ed economicamente più sostenibile è risultata essere la soluzione a " ponte " coerentemente con quella il cui progetto preliminare è già stato approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 63 del 03.08.2011 e già trasmesso sia alla Regione sia al Ministero in conformità con gli impegni presi dal Comune nell'ambito del protocollo di intesa.

Lo studio depositato dalla Soc. IRIDE è risultato completo, esauriente sotto tutti i profili di indagine, rispondente a quanto richiesto dalla normativa citata e quindi approvabile in linea tecnica.

Con deliberazione Giunta Municipale n° 126 del 03.04.2012 , il Comune di Prato ha preso atto dello studio presentato dalla soc. Iride

di Roma, confermando che la soluzione in Piloti realizzata in tre fasi di lavoro è la soluzione ambientalmente più fattibile.

In particolare, così recita il deliberato:

- "Le risultanze dello studio confermano il minor impatto ambientale della soluzione tipologia a ponte tra le varie ipotesi progettuali del raddoppio del viale Leonardo da Vinci nel tratto compreso tra via Marx e via Nenni, confermando così quanto già deliberato dal Consiglio Comunale con proprio atto n° 63 del 03.08.2011;
- Di dare indirizzo al Servizio competente di proseguire nell'iter amministrativo presso il Ministero Competente per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, con gli approfondimenti cennati in premessa per quanto attiene gli effetti nocivi che potrebbe avere sulla falda freatica e sugli immobili l'ipotesi di realizzazione del raddoppio in soluzione interrata."

Prato Maggio 2012

Il Responsabile del Procedimento
(in. Lorenzo Frasconi)