

---

## Modulo di presentazione delle osservazioni per la verifica di assoggettabilità a VIA del sottopasso del Soccorso

---

Al Dirigente del Servizio Governo del Territorio  
Ufficio Tutela dell'Ambiente

Il sottoscritto **Stefano Azzini**

### PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006 e della L.R.10/2010, le seguenti osservazioni al progetto “**Raddoppio di Viale Leonardo da Vinci nel tratto compreso tra via Marx e via Nenni mediante la realizzazione di un sottopasso**”.

### 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) **Rischio idrogeologico**

### Aspetti ambientali oggetto delle osservazioni:

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

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare)

### Testo dell'osservazione:

A premessa di quanto già esposto nella documentazione aggiungo soltanto che: il viale L. Da Vinci, conosciuto anche come “declassata”, altro non è che un pezzo del vecchio tratto autostradale della “Firenze-mare” situato nel comune di Prato e aperto nel 1932, quando le case adiacenti l'arteria si contavano sulle dita di una mano; ciò significa che tutti coloro che hanno successivamente costruito/lottizzato e autorizzato la costruzione delle attuali abitazioni

e capannoni vicino la strada, lo hanno fatto senza tener presente che quando si fosse reso necessario un ampliamento della carreggiata, le costruzioni si sarebbero ritrovate a ridosso delle auto.

Nel censimento del 1931 Prato aveva 61.498 abitanti, meno di quanti oggi ne conta Viareggio (62.343). Sempre nel 1931 Pistoia aveva 72.553 abitanti e Firenze 304.160.

Dalla fine della II guerra mondiale alla fine degli anni 1980, Prato ha vissuto un vero boom industriale e demografico, ma la viabilità è praticamente rimasta la stessa, tanto che il viale Da Vinci, prima lontano dal centro, è diventato una vera e propria tangenziale interna.

Nel tempo la carreggiata è stata raddoppiata, tranne il tratto in oggetto. Ciò è da attribuirsi anche alla scarsa volontà da parte delle giunte succedutesi fino al 2009 di risolvere il problema, evitando di prendere decisioni impopolari e concentrandosi nella costruzione di sottopassi sugli svincoli per snellire il traffico, che poi inevitabilmente si imbottigliava nel tratto ancora a due corsie. Il traffico a tutt'oggi sull'arteria è in aumento, anche rispetto alle ultime stime presentate nel progetto, proprio a causa della mancanza di alternative in particolare da e per la zona est.

Nel 2011 la giunta in carica commissiona una ricerca per individuare la soluzione migliore per raddoppiare il tratto di strada, risolvere definitivamente l'annoso problema ed eliminare le code di veicoli presenti praticamente a tutte le ore del giorno, che sono causa di una maggiore concentrazione di sostanze inquinanti nella zona.

L'Istituto Iride presenta lo studio nel marzo 2012, che identifica nel sovrappasso la soluzione più idonea. Il 3 aprile 2012, con delibera n. 126 la giunta pratese istruisce una pratica di Valutazione Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente, che esprime parere positivo n. 1077 il 26 ottobre 2012.

Il 17 settembre 2013 la giunta con delibera 267 approva il progetto.

Con le elezioni del 2014 i lavori si fermano, e la nuova giunta decide di rispolverare l'idea del sottopasso, tanto che oggi siamo qui a discutere della VIA, costringendo tutti i cittadini a subire ancora per diversi anni i disagi provocati dalle code; mentre se fosse stato dato seguito a quanto già approvato, oggi il problema sarebbe risolto, con evidenti vantaggi per tutta la città, residenti compresi.

Il progetto con le sue centinaia di pagine e decine di allegati, non elimina assolutamente i dubbi circa la pericolosità dell'opera in una zona particolare dal punto di vista idrogeologico, sottolineati anche dal parere sull'opera presentato dall'ARPAT riguardo l'effetto diga a pagg.

2, 3 e 13.

E a fronte di ciò l'opera risulta essere alquanto inopportuna proprio per i cambiamenti climatici in atto e che hanno visto sempre più di frequenti manifestazioni temporalesche di eccezionale intensità, capaci di allagare ampie zone in pochissimo tempo.

Qui ne cito alcune:

Prato: 3 agosto 2014, 77 mm d'acqua in 3 ore

Prato: 12 giugno 2016, 20 mm d'acqua in 15 minuti

Livorno, distante solo 75 km in linea d'aria da Prato: 10 settembre 2017, 250 mm di acqua in 2 ore.

E non possiamo dimenticare il 5 ottobre 2010 quando in 2 ore e mezza a Prato caddero 104 mm di acqua e che a causa dell'allagamento del sottopasso di via Ciulli ivi morirono 3 persone.

Tornando al sottopasso oggetto della valutazione, facendo due calcoli molto approssimativi, se la zona subisse un nubifragio pari a quello avvenuto a Livorno lo scorso anno, solo raccogliendo l'acqua delle rampe e della parte scoperta il sottopasso al suo interno avrebbe ben 27 mm d'acqua in tutta la sua lunghezza, ai quali si aggiungerebbero inevitabilmente gli sversamenti fognari di superficie.

Nella cartografia da me visionata non ho visto alcuna via di fuga per chi eventualmente si ritrovasse all'interno del sottopasso e fosse impossibilitato a uscire con il proprio veicolo.

Considerando i rischi ambientali ben esposti nel progetto, mi riesce difficile credere che in un'opera di questa portata non sia prevista al centro di essa la costruzione di un percorso d'uscita d'emergenza per ciascuna carreggiata (in caso di alluvione, incendio, incidente...), che consenta alle persone di raggiungere la superficie tramite una scala o una rampa.

E' chiaro che tutti coloro che prenderanno parte della decisione e della realizzazione dell'opera si assumono una pesante responsabilità per i rischi che tutto ciò comporta.

Mi riservo di inviare ulteriori osservazioni direttamente al Ministero dell'Ambiente, se e quando verrà trasmessa la documentazione per la valutazione di impatto ambientale

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul sito web del Comune di Prato.

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*


**Elenco allegati:**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Prato, 7 maggio 2018

Il dichiarante



---

Da riconsegnare a mano oppure inviare per raccomandata A/R (fa fede data di ricezione) a:  
Protocollo Generale – Piazza del Pesce, 9 – 59100 Prato (PO). Per info: Tel. 0574 1836061/62  
orario di apertura al pubblico: lunedì e giovedì dalle 9.00 alle 17.00; martedì - mercoledì - venerdì dalle 9.00 alle 13.00.  
Oppure inviare tramite PEC - Posta Elettronica Certificata: [comune.prato@postacert.toscana.it](mailto:comune.prato@postacert.toscana.it)

---