

Terza corsia, il Comune rinuncerà alla bretella

Quasi un "baratto" con Autostrade in cambio del raddoppio della Declassata in vista dell'approvazione del progetto. I retroscena in commissione urbanistica

PRATO

In attesa della nuova, si spera decisiva, conferenza dei servizi dell'8 novembre a Roma al tavolo del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ieri in commissione consiliare urbanistica è stata fatta chiarezza su quello che sarà l'iter della realizzazione della terza corsia autostradale, ma soprattutto sulle richieste che hanno minore e maggiore probabilità di essere accolte dalla Società autostrade per essere poi recepite dal ministero per la progettazione definitiva dell'opera. Come hanno ricordato l'assessore **Filippo Alessi**, ma soprattutto il dirigente del servizio urbanistica **Francesco Caporaso** che era presente alla conferenza insieme al sindaco Matteo Biffoni, le richieste sono 12, alle quale se ne aggiunge una, per così dire, fuori pacchetto, che riguarda la sicurezza idraulica nell'area del casello di Prato ovest, in vista della realizzazione di un'area dedicata allo smaltimento e riciclaggio dei rifiuti inerti.

Barriere anti-rumore e raddoppio ponte Lama. La buona notizia portata da Caporaso è che le barriere fonoassorbenti, in particolare nella zona di Cafaggio, non hanno trovato opposizione nella Società Autostrade, seppure non ci sia ancora un formale consenso. Lo stesso vale per il raddoppio della Declassata (viale Leonardo Da Vinci) dalla rampa di uscita del casello di Prato Est fino al ponte Lama compreso, un progetto che coinvolge anche il comune di



Traffico sul ponte Lama, tra i comuni di Prato e Campi Bisenzio (foto Batavia)

Campi unico, insieme a Prato, dove la terza corsia dell'A11 ha un impatto tale da comportare una variante allo strumento urbanistico. Per ottenere il "quasi sì" da Autostrade, ha spiegato Caporaso, il Comune ha dovuto in qualche modo «barattare» quest'opera, di grande impor-

tanza e dal costo di 4 miliardi, con l'altra richiesta della bretella fra il casello di Prato Est e il Macrolotto 2, che ha fatto storcere il naso alla Società. Insomma, meglio a casa l'opera più necessaria e rinunciare all'altra che insistere col rischio di perdere tutte le richieste.

Terza corsia «inevitabile». Alessi e Caporaso hanno insistito sul fatto che «un parere negativo non ferma l'opera, ma la ritarda», per cui è preferibile la strategia di «ottenere il massimo delle condizioni e osservazioni richieste» portando a casa il progetto col minore impatto possibile. Con la premessa che Autostrade esprimerà un parere definitivo solo in presenza di una delibera approvata dal consiglio comunale, l'obiettivo del Comune è di arrivare alla data dell'8 novembre con una proposta interamente condivisa e approvata in consiglio. L'iter prevede di arrivare alla progettazione definitiva nel 2018 e iniziare i cantieri nel 2019 e, con i fisiologici ritardi di qualche mese, ci si potrebbe rientrare.

Francesco Albonetti

