



**LEGAMBIENTE**

Circolo 'di là d'Arno' Lastra a Signa

In relazione all'Avviso Pubblico del 14.04.22 riguardante la convocazione per il giorno 5.5.22 della Conferenza dei Servizi relativa alla

**“Realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra lo svincolo del SGC Fi-Pi-Li di Lastra a Signa e Signa, attraversando il Fiume Arno e la realizzazione di una cassa d'espansione in riva sinistra dell'Arno, nei Comuni di Lastra a Signa e Signa” con proponente Regione Toscana - Settore Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato-Pistoia”**

e sue integrazioni e nel confermare in pieno le precedenti nostre osservazioni, inviamo la presente che descriviamo nei seguenti punti :

1) E' evidente che le integrazioni prodotte comportino significative variazioni del costo dell'opera rispetto quello indicato in origine e del quale avevamo già osservato in precedenza l'assoluta incongruenza. A conferma di quanto sostenuto, si pensi, ad esempio, all'attuale scelta progettuale del ponte a travata in luogo della soluzione a stralli, a cui si riferisce il primo ed unico documento di analisi dei costi. D'altra parte, come si evidenzia dall'ultimo elenco degli elaborati, non esiste alcun documento di valutazione economica dei costi, come invece sarebbe necessario in uno studio di fattibilità tecnico-economica come è questo in argomento.

2) Nella Relazione Tecnica-Quadro progettuale VSA.01.020 a pag.20 si riportano tre alternative di tracciato “fuori lago” della cosiddetta ‘bretellina’ che sono sicuramente l'esito di uno specifico studio commissionato dalla Regione Toscana. Richiediamo di essere messi a conoscenza delle ragioni per cui non sono state prese in considerazione, soprattutto in relazione al definitivo pronunciamento del Consiglio di Stato in data 13.2.2020 sull'inadeguatezza dell'uso del cosiddetto “Piano Manetti” come sede della compensazione del danno eventualmente arrecato all'Oasi di Peretola dal vecchio Masterplan dell'Areoporto. Tale compensazione ipotizzata fu il presupposto per avviare l'attuale soluzione progettuale (vedasi punto 7, Delibera GRT 1474/2018).

3) Risulta agli atti (elaborato SA.01.02) la dichiarata inesistenza al 12.12.2019 di Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) in un intorno chilometrico dell'area interessata dal tracciato attualmente in discussione, ma risulta, altresì, che è in corso dal 16.3.2020 la VIA relativa al PAUR “Progetto di completamento con modifiche non sostanziali del lotto 3 – Lotto finale per il recupero delle aree di cava e per il completamento del Parco Naturale dell'Isola dei Renai,” con proponente “Progetto Renai Srl”. La constatazione che tale VIA non viene mai menzionata in alcun documento del presente procedimento ci induce a credere che non si è considerata la sua interferenza con l'opera infrastrutturale in argomento. Chiediamo alla CdS se ha preso in esame la prescritta valutazione degli effetti cumulativi.

4) Nè nella documentazione agli atti, nè nei verbali di svolgimento del lavoro della commissione di VIA, risulta presa in considerazione la risoluzione dell'interferenza del Nuovo Ponte con l'esistente elettrodotto 132kV. Interferenza che, vista l'altezza raggiunta dal piano stradale nell'ultima versione a travata, potrebbe condurre perfino ad un interrimento della linea elettrica con costi ragguardevoli.

5) Si conferma l'inadeguatezza degli studi previsionali sui volumi di traffico e sulle loro integrazioni. In particolar modo, anche in relazione a notizie di stampa circa la confermata volontà degli amministratori del Comune di Signa di procedere con la realizzazione di un “aquapark” nelle immediate vicinanze dell'Oasi dei Renai.

Nel ricordare alla Commissione, che l'inoltro della nostra precedente osservazione, poi protocollata il 16.3.22 con n.0108554, era avvenuta entro il termine delle 48 ore antecedenti la

CdS del 10.3.22, come dimostrato dalle cedole di invio/ricezione della PEC qui in allegato,  
porgiamo  
Distinti Saluti

Presidente del Circolo Legambiente 'Di là