

Oggetto: CONSEGNA: Nota MIT prot. M\_INF.STRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001187.03-02-2016: ?Sistema tangenziale est di Lucca. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est? in contrasto con Atti di Programmazione (Delibera CIPE n. 4/2014) ? Fascicolo ANAC n. 3821/2014  
Mittente: [posta-certificata@telecompost.it](mailto:posta-certificata@telecompost.it)  
Data: Wed, 9 Mar 2016 17:56:12 +0100 (CET)  
A: [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

Ricevuta di avvenuta consegna

Il giorno 09/03/2016 alle ore 17:56:12 (+0100) il messaggio

"Nota MIT prot. M\_INF.STRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001187.03-02-2016: ?Sistema tangenziale est di Lucca. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est? in contrasto con Atti di Programmazione (Delibera CIPE n. 4/2014) ? Fascicolo ANAC n. 3821/2014"

proveniente da "[legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)"

ed indirizzato a: "[dg.strade@pec.mit.gov.it](mailto:dg.strade@pec.mit.gov.it)"

è stato consegnato nella casella di destinazione.

Identificativo messaggio: [ope281.20160309175603.10834.05.1.69@pec.aruba.it](mailto:ope281.20160309175603.10834.05.1.69@pec.aruba.it)

—postacert.eml—

---

Oggetto: Nota MIT prot. M\_INF.STRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001187.03-02-2016: "Sistema tangenziale est di Lucca. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est" in contrasto con Atti di Programmazione (Delibera CIPE n. 4/2014) – Fascicolo ANAC n. 3821/2014

Mittente: Circolo Legambiente Città di Lucca <[legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)>

Data: Wed, 9 Mar 2016 17:55:17 +0100

A: [dg.strade@pec.mit.gov.it](mailto:dg.strade@pec.mit.gov.it)

CC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it), [difensorecivicotoscana@postacert.toscana.it](mailto:difensorecivicotoscana@postacert.toscana.it), [anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it)

**A ciascun Ente secondo la propria competenza:**

Spett.le Presidente della Senato della Repubblica – Sen. Pietro Grasso

Piazza Madama 00186 – Roma (RM)

PEC: [segreteria@gabinettopresidente@senato.it](mailto:segreteria@gabinettopresidente@senato.it)

Spett.le Presidente della Camera dei Deputati – On. Laura Boldrini

Piazza Del Parlamento, 24 - 00186 Roma (RM)

PEC: [laura.boldrini@camera.it](mailto:laura.boldrini@camera.it)

Spett. Dott.ssa Ornella Segnalini

Direttore Generale - Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informatici e statistici

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PEC: [dg.strade@pec.mit.gov.it](mailto:dg.strade@pec.mit.gov.it)

Spett. Dott. Raffaele Cantone

Ufficio Vigilanza Lavori - ANAC

PEC: [protocollo@pec.anticorruzione.it](mailto:protocollo@pec.anticorruzione.it)

Spett. Presidente dott. Pietro De Franciscis

Sezione Centrale di Controllo di Legittimità su Atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato

PEC: [sezione.controllo.legittimita@corteconticert.it](mailto:sezione.controllo.legittimita@corteconticert.it)

**E per conoscenza:**

Spett. Presidente del Consiglio e del CIPE - Dott. Matteo Renzi

Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE)  
PEC: [dipe.cipe@pec.governo.it](mailto:dipe.cipe@pec.governo.it), [centromessaggi.pcm@pec.governo.it](mailto:centromessaggi.pcm@pec.governo.it)

p.c. Spett. Ministro - On. Graziano Delrio  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
PEC: [dg.ts@pec.mit.gov.it](mailto:dg.ts@pec.mit.gov.it), [dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it](mailto:dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it)

p.c. Spett.le Ministro - prof. Pier Carlo Padoan  
Ministero dell'Economia e delle Finanze  
PEC: [urp.economiaefinanze@pec.mef.gov.it](mailto:urp.economiaefinanze@pec.mef.gov.it)

p.c. Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici  
C/O Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
PEC: [consiglio.superiore@pec.mit.gov.it](mailto:consiglio.superiore@pec.mit.gov.it)

p.c. Spett.li Presidente - Dott. Enrico Rossi  
Assessori della Giunta e Consiglieri Regionali  
Regione Toscana  
PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it)

p.c. Spett.le Regione Toscana  
Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Area di Coordinamento  
Mobilità e Infrastrutture  
PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it)

p.c. Spett. Dott.ssa Lucia Franchini  
Difensore Civico della Regione Toscana  
PEC: [difensorecivicotoscana@postacert.toscana.it](mailto:difensorecivicotoscana@postacert.toscana.it)

p.c. Spett. Presidente - Ing. Gianni Vittorio Armani  
Direzione Generale ANAS S.p.A.  
PEC: [anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it)

p.c. Spett.li Presidente – On. Michele Pompeo Meta  
Membri della Commissione  
[realacci\\_e@camera.it](mailto:realacci_e@camera.it) Commissione “ Trasporti, poste e telecomunicazioni” della Camera dei Deputati  
mail. [com\\_trasporti@camera.it](mailto:com_trasporti@camera.it), [meta\\_m@camera.it](mailto:meta_m@camera.it)

p.c. Spett.li Presidente - On. Ermete Realacci  
Membri della Commissione  
VIII Commissione “Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici” della Camera dei Deputati  
mail: [cam\\_ambiente@camera.it](mailto:cam_ambiente@camera.it),

p.c. Spett.li Presidente – dott. Luca Menesini  
Assessori della Giunta e Consiglieri Provinciali  
Responsabile del Procedimento Arch. Francesca Lazzari  
Presidente/Garante dell’Inchiesta pubblica sugli Assi Viari Dott. Paolo Benedetti  
Commissari dell’Inchiesta pubblica sugli Assi Viari Dott. Gabriele Bollini,  
Arch. Maria Rosa Vittadini, Ing. Paolo Berdini  
Provincia di Lucca  
PEC: [provincia.lucca@postacert.toscana.it](mailto:provincia.lucca@postacert.toscana.it)

p.c. Spett.li Sindaco del Comune di Lucca - Prof Alessandro Tambellini  
Assessori della Giunta e Consiglieri Comunali  
PEC: [comune.lucca@postacert.toscana.it](mailto:comune.lucca@postacert.toscana.it)

p.c. Spett.li Sindaco del Comune di Capannori - Dott. Luca Menesini  
Assessori della Giunta e Consiglieri Comunali  
PEC: [pg.comune.capannori.lu.it@cert.legalmail.it](mailto:pg.comune.capannori.lu.it@cert.legalmail.it)

p.c. Spett.li Sindaco del Comune di Altopascio - Dott. Maurizio Marchetti  
Assessori della Giunta e Consiglieri Comunali  
PEC: [comune.altopascio@postacert.toscana.it](mailto:comune.altopascio@postacert.toscana.it)

p.c. Spett.li Sindaco del Comune di Porcari - Dott. Alberto Baccini  
Assessori della Giunta e Consiglieri Comunali  
PEC: [comune.porcari@postacert.toscana.it](mailto:comune.porcari@postacert.toscana.it)

Lucca, li 09/04/2016

**OGGETTO – Nota MIT prot. M\_INF.STRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001187.03-02-2016: “Sistema tangenziale est di Lucca. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est” in contrasto con Atti di Programmazione (Delibera CIPE n. 4/2014) – Fascicolo ANAC n. 3821/2014**

Si trasmette la nota di cui all’oggetto.

Vivi saluti  
Il Presidente  
Michele Urbano

-----  
-----  
Michele Urbano  
Presidente del Circolo Legambiente Città di Lucca  
Via Don Minzoni, 300 - 55100 Lucca  
fax. +39 0583 1994049  
PEC: [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)  
email: [legambientelucca@gmail.com](mailto:legambientelucca@gmail.com)  
-----  
-----

-----  
Attachments:

postacert.eml	3.4 MB
20160309_Legambiente_ReplicaMIT_AssiViari.pdf	3.4 MB
Parte 1.1.2.1.1.3	245 bytes
dati-cert.xml	1.4 KB



## **LEGAMBIENTE Città di Lucca**

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

A ciascun Ente secondo la propria competenza:

Spett.le Presidente della Senato della Repubblica – Sen. Pietro Grasso  
Piazza Madama 00186 – Roma (RM)  
PEC: [segreteria gabinetto presidente@senato.it](mailto:segreteria gabinetto presidente@senato.it)

Spett.le Presidente della Camera dei Deputati – On. Laura Boldrini  
Piazza Del Parlamento, 24 - 00186 Roma (RM)  
PEC: [laura.boldrini@camera.it](mailto:laura.boldrini@camera.it)

Spett. Dott.ssa Ornella Segnalini  
Direttore Generale - Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informatici e statistici  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
PEC: [dg.strade@pec.mit.gov.it](mailto:dg.strade@pec.mit.gov.it)

Spett. Dott. Raffaele Cantone  
Ufficio Vigilanza Lavori - ANAC  
PEC: [protocollo@pec.anticorruzione.it](mailto:protocollo@pec.anticorruzione.it)

Spett. Presidente dott. Pietro De Franciscis  
Sezione Centrale di Controllo di Legittimità su Atti del Governo e delle Amministrazioni  
dello Stato  
PEC: [sezione.controllo.legittimita@corteconticert.it](mailto:sezione.controllo.legittimita@corteconticert.it)

E per conoscenza:

Spett. Presidente del Consiglio e del CIPE - Dott. Matteo Renzi  
Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE)  
PEC: [dipe.cipe@pec.governo.it](mailto:dipe.cipe@pec.governo.it), [centromessaggi.pcm@pec.governo.it](mailto:centromessaggi.pcm@pec.governo.it)

p.c. Spett. Ministro - On. Graziano Delrio  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
PEC: [dg.ts@pec.mit.gov.it](mailto:dg.ts@pec.mit.gov.it), [dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it](mailto:dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it)

p.c. Spett.le Ministro - prof. Pier Carlo Padoan  
Ministero dell'Economia e delle Finanze  
PEC: [urp.economiaefinanze@pec.mef.gov.it](mailto:urp.economiaefinanze@pec.mef.gov.it)

p.c. Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici  
C/O Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
PEC: [consiglio.superiore@pec.mit.gov.it](mailto:consiglio.superiore@pec.mit.gov.it)

p.c. Spett.li Presidente - Dott. Enrico Rossi  
Assessori della Giunta e Consiglieri Regionali  
Regione Toscana  
PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it)

p.c. Spett.le Regione Toscana  
Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Area di



## **LEGAMBIENTE Città di Lucca**

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

Coordinamento Mobilità e Infrastrutture  
PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it)

p.c. Spett. Dott.ssa Lucia Franchini  
Difensore Civico della Regione Toscana  
PEC: [difensorecivicotoscana@postacert.toscana.it](mailto:difensorecivicotoscana@postacert.toscana.it)

p.c. Spett. Presidente - Ing. Gianni Vittorio Armani  
Direzione Generale ANAS S.p.A.  
PEC: [anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it)

p.c. Spett.li Presidente - On. Michele Pompeo Meta  
Membri della Commissione  
realacci\_e@camera.it IX Commissione " Trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera  
dei Deputati mail. [com\\_trasporti@camera.it](mailto:com_trasporti@camera.it), [meta\\_m@camera.it](mailto:meta_m@camera.it)

p.c. Spett.li Presidente - On. Ermete Realacci  
Membri della Commissione  
VIII Commissione " Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici" della Camera dei Deputati  
mail: [cam\\_ambiente@camera.it](mailto:cam_ambiente@camera.it)

p.c. Spett.li Presidente - dott. Luca Menesini  
Assessori della Giunta e Consiglieri Provinciali  
Responsabile del Procedimento Arch. Francesca Lazzari  
Presidente/Garante dell'Inchiesta pubblica sugli Assi Viari Dott. Paolo Benedetti  
Commissari dell'Inchiesta pubblica sugli Assi Viari Dott. Gabriele Bollini,  
Arch. Maria Rosa Vittadini, Ing. Paolo Berdini  
Provincia di Lucca  
PEC: [provincia.lucca@postacert.toscana.it](mailto:provincia.lucca@postacert.toscana.it)

p.c. Spett.li Sindaco del Comune di Lucca - Prof Alessandro Tambellini  
Assessori della Giunta e Consiglieri Comunali  
PEC: [comune.lucca@postacert.toscana.it](mailto:comune.lucca@postacert.toscana.it)

p.c. Spett.li Sindaco del Comune di Capannori - Dott. Luca Menesini  
Assessori della Giunta e Consiglieri Comunali  
PEC: [pg.comune.capannori.lu.it@cert.legalmail.it](mailto:pg.comune.capannori.lu.it@cert.legalmail.it)

p.c. Spett.li Sindaco del Comune di Altopascio - Dott. Maurizio Marchetti  
Assessori della Giunta e Consiglieri Comunali  
PEC: [comune.altopascio@postacert.toscana.it](mailto:comune.altopascio@postacert.toscana.it)

p.c. Spett.li Sindaco del Comune di Porcari - Dott. Alberto Baccini  
Assessori della Giunta e Consiglieri Comunali  
PEC: [comune.porcari@postacert.toscana.it](mailto:comune.porcari@postacert.toscana.it)

Lucca, lì 09/04/2016



## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

OGGETTO - Nota MIT prot. M\_INF.STRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001187.03-02-2016:  
"Sistema tangenziale est di Lucca. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est" in contrasto con Atti di Programmazione (Delibera CIPE n. 4/2014) - Fascicolo ANAC n. 3821/2014

Questa Associazione, a far data dal 2014, ha formalmente e ripetutamente segnalato eccezioni pregiudiziali ai vari Enti competenti (fra cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) circa l'assenza della cd. **Tangenziale di Lucca dalla Programmazione MIT-ANAS 2007-2011**, ovvero la **mancata redazione dello Studio di Fattibilità**, obbligatorio per legge, per tale infrastruttura, come da nota di trasmissione dell'Amministrazione Provinciale di Lucca del 07/10/2014<sup>1</sup>. Tali **eccezioni procedurali** sono state in larga parte **condivise dai Garanti l'Inchiesta Pubblica** e sono presenti nell'**Allegato F al Rapporto Interdisciplinare di VIA della Amministrazione Provinciale di Lucca del 16/10/2014**<sup>2</sup>, e, più recentemente, nella **richiesta di chiarimento del Difensore Civico Regionale Toscano del 17/11/2015**<sup>3</sup>.

Con la nota MIT in oggetto (che alleghiamo) la Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito in rapporto alla nota del proprio Ufficio di coordinamento del Dipartimento prot. n. 8820 del 25/11/2015, che in riferimento all'infrastruttura in parola:

**"... Si evidenzia che, scaduta la vigenza del Piano di investimenti quinquennale 2007-2011, ove tale intervento non era stato previsto ...".**

Nel rammentare che la presenza dell'infrastruttura in oggetto nel programma MIT-ANAS 2007-2011 è il primo fra i criteri di selezione stabiliti dalla Delibera CIPE n. 4/2014 per l'inserimento della stessa nelle cd. "nuove opere" del Contratto ANAS 2014, significhiamo che l'**accertata assenza della cd. Tangenziale Est dal "Piano Investimenti 2007-2011" di cui al Contratto di Programma MIT-ANAS 2007-2011 contrasta con le ripetute affermazioni di vari Enti**<sup>4</sup>, fra cui spicca il "**Protocollo d'Intesa**

1 Amministrazione Provinciale di Lucca, nota prot. n. 0200761 del 7/10/2014, avente oggetto "Trasmissione documentazione presentata dal Circolo Legambiente Città di Lucca nell'ambito della procedura di Inchiesta pubblica inerente il sistema tangenziale di Lucca"

2 Il Comitato dei Garanti nel proprio parere reso al termine dell'inchiesta pubblica, svolto in relazione alla "Legittimità degli atti amministrativi" ha denunciato che:

"Una articolata osservazione dell'associazione Legambiente della città di Lucca solleva la questione della correttezza amministrativa dell'opera **rilevando l'incertezza sull'effettivo inserimento nel Contratto di Programma MIT-Anas 2007 e, a cascata, su tutti gli atti che ne sono discesi nel tempo**. Nell'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Stato-Regione Toscana del 2011 l'opera è inserita tra le priorità di finanziamento sotto il titolo "Statale 12-viabilità est di Lucca" con valore di 200 milioni di euro, ma senza alcun riferimento al soggetto responsabile della copertura di tale finanziamento. **L'assenza dello studio di fattibilità previsto dalla L 163/2006 aggrava l'incertezza e mette in discussione la legalità degli atti**. A tutela della correttezza dell'intero processo decisionale la Provincia di Lucca ha provveduto ad inoltrare la documentazione ai soggetti competenti per ogni valutazione in merito."

3 Difensore Civico Regionale della Toscana Rif : N° 3.04.05.6/2 Pratica N° 201501158 del 17/11/2015

4 Si vedano in proposito i seguenti atti:

I) "Protocollo d'Intesa per la realizzazione della viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca est", sottoscritto in data **14.11.2011** fra MIT, Regione, ANAS e EELL.:

**"l'intervento è inoltre previsto all'interno dell'Elenco delle opere infrastrutturali ANAS di nuova realizzazione 2007-2011 - nell'ambito degli ulteriori interventi - per un importo di 482 MEUR**



## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

*per la realizzazione della viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca est", sottoscritto in data 14.11.2011 fra MIT, Regione, ANAS e EE.LL., confluito nell'Integrazione all'Atto Aggiuntivo dell'Intesa Generale Quadro del 16/06/2011.*

Si espongono elencati per lettere romane i seguenti punti della nota MIT in oggetto, per mettere in evidenza le contraddizioni che emergono con vari atti:

- A) *«In sede di prima formulazione del Programma (Tab. 1 delibera CIPE n.121/2001 come sostituita dalla Tab.1 delibera CIPE 11.130/2006) il "Sistema tangenziale di Lucca" risultava articolato in: "Tangenziale est" nell'ambito dei "CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA - Sistemi stradali ed autostradali - Valichi appenninici (TOSC)" e "Tangenziale*

---

*con previsione appaltabilità 2011"*;

II) ANAS, "Studio di Impatto Ambientale Quadro di riferimento programmatico Relazione", codice elaborato n. T00IA10AMBRE01A, data di emissione 29/11/2012, "PROGETTO PRELIMINARE SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA - VIABILITÀ EST DI LUCCA COMPREDENTE I COLLEGAMENTI TRA PONTE A MORIANO E I CASELLI DELL'A11 DEL FRIZZONE E DI LUCCA EST", proponente: ANAS SPA, sottoposto a pronuncia di compatibilità ambientale di competenza regionale, ai sensi dell'art. 52 e segg. L.R. 10/2010 e smi., il 5 marzo 2013:

*«Infine l'infrastruttura in esame, già compresa nel piano decennale ANAS 2003-2012 approvato dal CIPE con delibera n.4 del 18.03.2005, è stata confermata anche nel più recente "Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011" tra le opere nuove di Legge Obiettivo - Ulteriori interventi.»*;

III) Parere regionale sul progetto preliminare, reso ai sensi del D.lgs 163/2006 dalla Giunta Regionale toscana con Delibera n.287 del 22-04-2013:

*" (...) - nell' Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana firmato il 22 gennaio 2010, gli interventi stradali di interesse statale riguardanti il territorio della Provincia di Lucca sono nuovamente affrontati prevedendo, all'interno del potenziamento dei valichi appenninici, esclusivamente la "viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti fra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est", per un importo attualizzato di 200 milioni di euro, con progetto da adeguare tenendo conto degli studi elaborati dalla Provincia di Lucca e del protocollo di intesa tra Provincia di Lucca e Comuni interessati del 6 marzo 2008 e che tale intervento è previsto anche all'interno dell'Elenco delle opere infrastrutturali ANAS di nuova realizzazione 2007-2011 - nell'ambito degli ulteriori interventi - per un importo di 482 M€, con previsione di appaltabilità per l'anno 2011; (...)"*

IV) nota ANAS prot. n. 28123 del 28/02/2014 avente oggetto " Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'A11 Frizzone e Lucca Est. Risposta alla nota di Legambiente del 06/02/2014 di esercizio obbligatorio dell'autotutela da parte delle amministrazioni pubbliche":

*"L'opera rientra nel Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011, nel portafoglio Progetti ANAS - Legge Obiettivo - approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 04/11/2010 ed inoltre è stata inserita nel Contratto di Programma ANAS 2014, Appaltabilità 2014";*

V) «Verbale della Conferenza dei Servizi del 5 settembre 2013, "Progetto Preliminare: Sistema tangenziale di Lucca, Viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e Lucca Est", "Presidente Ettore Incalza - Capo struttura tecnica MIT, Convocazione: (ex. art. 166, D.lgs 163/2006): nota del 7 agosto 2013, prot. n. 25700» pag. 3 di 15:

*"(...) L'intervento fa parte del sistema di attraversamento Nord-Sud dei valichi appenninici comprendente l'ammodernamento della SS12 dell'Abetone e del Brennero e rientra nei progetti in Legge Obiettivo. E' un progetto già presente nel Piano Decennale ANAS 2003/2012,*



## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

ovest" nell'ambito del "CORRIDOIO PLURIAMODALE DORSALE CENTRALE - Sistemi stradali ed autostradali – Modena-Lucca".»<sup>5</sup>.

B) «Al riguardo si evidenzia che l'intervento in argomento risulta **inserito come prioritario nell'ambito dell'Intesa Generale Quadro Stato/Toscana 18.4.2003** e s.m.i..

(...)

Riepilogando l'intervento in oggetto risulta: (...) - **incluso come prioritario nell'ambito del PIS e nei succitati documenti d'intesa (IGQ Toscana 18.4.2003 e s.m.i., Protocollo 14.11.2011).**»<sup>5</sup>.

Quanto alle affermazioni ai punti **A** (per cui nella Tab. 1 della Delibera CIPE n.121/2001 esisterebbe una corrispondenza con la cd. Tangenziale Est di Lucca), e **B** (per cui l'opera in parola sarebbe classificata come **prioritaria** a partire dall'**Intesa Generale Quadro Stato-Toscana 18.4.2003**), queste **non** trovano **fondamento amministrativo** negli stessi atti citati. Non è nemmeno possibile immaginare alcun inserimento della cd. "Tangenziale Est di Lucca" nelle infrastrutture programmate con la **Delibera CIPE n.121/2001**, e tanto meno la priorità dell'opera nell'ambito dell'**Intesa Generale Quadro Governo - Regione Toscana 18/04/2003**: infatti, come è possibile leggere in quest'ultimo atto, l'opera denominata "asse nord-sud di viabilità nella Piana di Lucca, come diramazione della SS. 12 dell'Abetone e del Brennero fino all'Autostrada A11 da definirsi d'intesa con i Comuni interessati, la Provincia e la Regione"<sup>6</sup> (la cd. "Tangenziale est"), non compare nell'atto in parola nel riepilogo iniziale delle opere programmate con la Delibera CIPE n. 121/2001, ma è una successiva ipotesi progettuale priva di qualsiasi quantificazione economica, inserita fra le «esigenze aggiuntive»<sup>6</sup>, «da definirsi d'intesa con i Comuni interessati, la Provincia e la Regione» (**intesa all'epoca inesistente, in quanto siglata in data 14/11/2011** <sup>7</sup>), soggetta a «**verifica congiunta** entro 4 mesi dalla sottoscrizione della presente Intesa Generale Quadro, dell'Accordo di Programma in materia di infrastrutture di trasporto sottoscritto nel corso della precedente legislatura»<sup>6</sup> **che si sarebbe dovuta perfezionare con l'inserimento dell'opera nell'«integrazione dell'Accordo Quadro Stato-Regione Toscana sulle infrastrutture di trasporto del 24.05.2000»**<sup>6</sup> (inserimento **mai** avvenuto <sup>8</sup>).

Quanto alla coerenza dell'opera in oggetto (la c.d. "tangenziale est") con l'attuazione delle intenzioni espresse nell'Intesa Generale Quadro del 2003, il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, nella Adunanza del 22 gennaio 2016, in relazione agli aspetti programmatici, ha accertato che

«**Dal predetto documento [Delibera di Giunta della Regione Toscana n. 1020 del 17/10/2005 N.d.R.] emerge pertanto le coerenza della c.d. "tangenziale est" con la citata Intesa generale quadro del 2003 (...)**»<sup>9</sup>.

---

*deliberato dalla Delibera CIPE del 2005; l'intervento è stato confermato nel Piano degli Investimenti 2007/2011 tra le nuove opere di Legge Obiettivo alla voce ulteriori interventi, perchè al momento non finanziato. (...)*»

5 CFR. Nota PEC MIT prot. M\_INF.STRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001187.03-02-2016: "Sistema tangenziale est di Lucca. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est"

6 Intesa Generale Quadro Stato - Regione Toscana 18.4.2003

7 CFR. Protocollo d'Intesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, ANAS, Provincia di Lucca, Comuni di Lucca e Capannori, "Per la realizzazione della viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est", 14 aprile 2011

8 CFR. Monitoraggio e controllo degli Accordi di Programma Quadro fra Governo e Regione Toscana -APQ- <http://www.regione.toscana.it/-/settore-trasporti>

9 CFR. pag. 29 Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Adunanza del 22 gennaio 2016 Protocollo n. 58/15 « SS







## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

Si evidenzia che, scaduta la vigenza del **Piano di investimenti quinquennale 2007-2011, ove tale intervento non era stato previsto**, ed, altresì, del Piano pluriennale 2003-2012 della viabilità, dove invece l'intervento era riportato - come, peraltro, rileva lo stesso CIPE in sede di esame dello schema del Contratto 2014 (delibera n.4/2014) in quanto "l'orizzonte programmatico del Piano pluriennale della viabilità 2003-2012 e del Piano degli investimenti 2007-2011", accluso al Contratto 2007, è concluso" -, i contratti di programma MIT/ANAS per gli anni 2012, 2013 e 2014 hanno avuto orizzonte programmatico annuale.»<sup>5</sup>.

Quanto al punto **C**, ANAS ha attivato in data 5 marzo 2013 la procedura al MATTM per la "Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ed avvio del procedimento per apposizione del vincolo di esproprio" ai sensi dell'art. 165 e seg. del D.lgs 163/2006<sup>12</sup> dell'opera di cui alla nota MIT in oggetto prima che la stessa fosse ricompresa in un qualunque Contratto di Programma, condizione necessaria per la programmabilità e la finanziabilità della medesima. Analogo discorso vale per il MIT che si sarebbe impegnato per un'opera non finanziabile. Si assiste a quello che la Corte dei Conti ha definito "Programmazione rovesciata"<sup>13</sup>, per cui l'esecuzione delle opere viene decisa in base agli stanziamenti al momento disponibili, e non viceversa: Enti che si avventurano in costose procedure di progettazione e di valutazione ambientale di opere, che inseriscono "ex post" le stesse nella programmazione (nella fattispecie nel Programma MIT-ANAS) che ne dovrebbe legittimare finanziabilità e realizzabilità, che dispongono la realizzazione dei lotti funzionali in funzione dei finanziamenti da reperire, ribaltando la programmazione condivisa, attraverso l'utilizzazione forzosa di stralci.

D) «Quindi, per l'anno 2014, la legge di finanziamento ammette le "nuove opere" fra cui, in primis quelle già definite da protocolli di intesa attuativi e conseguenti ad accordi internazionali" (cit. art. 1, comma 68, legge n. 147/2013); per le rimanenti il principale criterio di selezione è stato l'appartenenza alla pianificazione ANAS decennale (ove si ribadisce che l'intervento era previsto) o quinquennale - per quanto superato, come affermato dalla stesso CIPE in sede di delibera n. 4/2014 - il rispetto degli impegni MIT/ANAS in intese e convenzioni (vedi Intese generali quadro) o l'urgenza di intervento ai fini dell'adeguamento, completamento e messa in sicurezza di viabilità esistente.»<sup>5</sup>.

Quanto al punto **D**, si fa notare che l'inserimento ed il finanziamento del «Sistema tangenziale di Lucca - tratto Lucca est - 1° stralcio» nella **Programmazione ANAS 2014** non è avvenuto con lo strumento della legge di Stabilità 2014, ma con **la Delibera CIPE n. 4 del 14 febbraio 2014 (G.U.R.I. n. 190 del 18/08/2014) "Contratto di programma ANAS 2014"**, che la richiama, e che stabilisce i criteri di selezione delle "nuove opere" nel Contratto di Programma, che **non prevede alcun inserimento nel Programma di opere presenti nel "Piano pluriennale viabilità nazionale 2003-2012 di ANAS"** bensì, al primo punto, l'"attuazione del piano di investimenti 2007-2011, allegato al contratto di programma 2007"<sup>14</sup> dove, in relazione alla nota MIT in oggetto, è accertato che il "Sistema tangenziale est di Lucca" non è inserito.

<sup>12</sup> CFR. La Repubblica di martedì 5 marzo 2013

<sup>13</sup> Delibera della Corte dei Conti n. 3/2008/P del 29/02/2008  
[www.corteconti.it/attivita/controllo/opere\\_publiche/gr\\_opere\\_infrastrutture\\_trasporti/delibera\\_3\\_2008\\_p](http://www.corteconti.it/attivita/controllo/opere_publiche/gr_opere_infrastrutture_trasporti/delibera_3_2008_p)

<sup>14</sup> CFR. Allegato Error: Reference source not found) Estratto Delibera CIPE n. 4 del 14 febbraio 2014 (G.U.R.I. n. 190 del 18/08/2014) "Contratto di programma ANAS 2014"



## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

- E) «Riepilogando l'intervento in oggetto risulta: - inserito nella programmazione ANAS 2014; - ricompreso nel Piano pluriennale della viabilità 2003-2012 approvato con Delibera CIPE n.4/2005, nella sezione "Compartimento della Toscana - Adeguamento dei sistemi di viabilità di attraversamento dei valichi appenninici tosco-emiliani" con la denominazione di "Costruzione variante di Ponte a Moriano. Variante alla SS 12 alla Valle del Serchio in loc. Ponte a Moriano e Lucca est con adeguamento viabilità nella diramazione verso il nuovo casello A11 del Frizzone in Comune di Capannori"; - incluso come prioritario nell'ambito del PIS e nei succitati documenti d'intesa (IGQ Toscana 18.4.2003 e s.m.i., Protocollo 14.11.2011)»<sup>5</sup>.

Quanto al punto **E**, l'infrastruttura individuata nel Piano pluriennale viabilità nazionale 2003-2012 di ANAS, di cui alla presa d'atto della Deliberazione CIPE 18 marzo 2005 n. 4<sup>15</sup>, denominata "Costruzione variante di Ponte a Moriano Variante alla SS 12 tra la Valle del Serchio in Loc. ponte a Moriano e Lucca est con adeg.to viabilità nella diramazione verso il nuovo casello A 11 del Frizzone in Comune di Capannori", dal "costo effettivo progetto", come da "progetto preliminare", di **45 Meuro**, non trova il corrispettivo inserimento fra le opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche delle Delibere CIPE all'epoca vigenti (Delibere CIPE 21 dicembre 2001 n. 121<sup>16</sup> e 18 marzo 2005 n. 3<sup>17</sup>), ovvero negli "Interventi previsti da Intese Generali Quadro, Accordi di Programma Quadro e Convenzioni con altri Enti" all'epoca siglati.

Inoltre l'opera del Piano decennale di ANAS differisce per nome ed importo da quella indicata nel Quadro Economico della "Tangenziale Est" di Lucca del progetto preliminare di ANAS pervenuto alla Regione Toscana in data 27/06/2005 (3 mesi dopo la presa d'atto del Piano Decennale ANAS da parte del CIPE con Delibera n. 4 del 18/03/2005) con nota prot. 003405 del 21/06/2005, quest'ultima indicata per un importo complessivo pari ad euro 68.057.629,84<sup>18</sup> nella Delibera di Giunta Provinciale di Lucca n. 347 del 15/09/2005.

Esistono invece due distinte infrastrutture, presenti nell'Accordo di Programma Quadro Governo - Regione Toscana del 24/05/2000 e nella propria Integrazione del 28/03/2003<sup>8</sup>, denominate rispettivamente "SS 12 - Variante di Ponte a Moriano Lotto 2", per un totale economico di circa 27 Meuro e "Nuovo casello A11 del Frizzone e nuova viabilità di collegamento con la Val di Serchio", dal costo complessivo di circa 17 Meuro, non altrimenti rappresentate nel Piano decennale ANAS<sup>19</sup>,

15 CFR. G.U.R.I. n. 165 del 18/07/2005

16 CFR. G.U.R.I. n. 68 del 21/03/2002

17 CFR. G.U.R.I. n. 207 del 6/09/2005

18 CFR. pag. 5 Allegato 1 alla Delibera di Giunta Provinciale di Lucca n. 347 del 15/09/2005, "Progetto preliminare per la realizzazione di un sistema tangenziale alla città di Lucca - Approvazione del parere per la localizzazione dell'opera e prime valutazioni di carattere tecnico ed ambientale", allegata alla DELIBERAZIONE 17 ottobre 2005, n. 1020 della Giunta Regionale Toscana, "Parere Regionale, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190, nell'ambito del procedimento di localizzazione delle opere contenute nel progetto preliminare del Sistema Tangenziale di Lucca."

19 Nella "Premessa ed Inquadramento del Piano" del Piano pluriennale della viabilità 2003-2012 di ANAS si legge che esso è così composto:

"(...) Il quadro di riferimento della redazione del nuovo piano pluriennale è dunque composto dai seguenti principali elementi:

(...)

2) La programmazione delle opere strategiche di rilevanza nazionale, definite dalla Delibera CIPE 21.12.2001 [Legge Obiettivo], già in parte avviate con il Programma Straordinario 2003, ed integralmente incluse nella presente proposta di piano pluriennale, con il miglior livello definito





## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

L'opera condivisa nell'Intesa Generale Quadro Stato-Toscana 18/04/2003 era differente da quella attualmente in istruttoria al MIT. Questo fatto è rilevabile dai documenti Commissione Speciale VIA del MATTM sul progetto della "Tangenziale di Lucca" che, nel Parere del 28/03/2006<sup>23</sup>, ha espresso la seguente valutazione:

*«Con riferimento alla Pianificazione di settore nazionale il Proponente sintetizza i contenuti del "Piano generale dei trasporti" (PGT) del 2001, che ha incluso tra i suoi obiettivi la realizzazione della Tangenziale di Lucca.*

(...)

*Il "Piano regionale mobilità e logistica" (PRML), approvato nel 2003, nato "per far fronte all'esigenza di un coordinamento adeguato dei trasporti", prevede solo la realizzazione della viabilità di collegamento tra il nuovo casello sulla A11 e la Valle del Serchio, che costituisce un tratto del progetto in esame, ma non fa alcun riferimento alla realizzazione del collegamento ad Ovest con la A11 e della Tangenziale Ovest.»<sup>23</sup>.*

Ulteriore **discrasia fra atti** si rileva in merito alla **effettiva presenza della Tangenziale di Lucca nel "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)", del 2001**. Un primo riferimento storico dell'inserimento della Tangenziale di Lucca nel Piano in parola è rilevabile nel su citato Parere della Commissione Speciale VIA del MATTM. Più recentemente, nella "SIA - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione" di ANAS del progetto di cui alla nota MIT in oggetto si legge che:

*"L'intervento oggetto di questo studio [la Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est N.d.R.] è previsto fra gli obiettivi del Piano [il "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)" N.d.R.]; il sistema di attraversamento Nord Sud del Valichi Appenninici, comprendenti anche l'ammodernamento della SS12 Abetone e del Brennero rientra nel programma degli interventi strategici di preminente interesse nazionale previsti dalla Delibera CIPE del 21/12/2001 n. 121 Legge Obiettivo (L.443/02 e s.m.i.)."<sup>24</sup>*

Quanto sopra contrasta con quanto riportato nel "Quadro di riferimento programmatico", "Sistema Tangenziale di Lucca - Progetto Preliminare", Allegato 1 alla Delibera di Giunta Provinciale di Lucca n. 347 del 15/09/2005, dove si legge che:

*«Piano Generale dei Trasporti (PGT) approvato nel gennaio 2001 (...). Dall'analisi del complesso degli interventi proposti si rileva che "l'intervento oggetto di questo studio non è menzionato fra gli obiettivi del Piano"»<sup>25</sup>.*

23 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare, Commissione Speciale VIA, Parere sul "Sistema tangenziale di Lucca", 28/03/2006  
<http://www.va.minambiente.it/File/Documento/1241>

24 CFR. ANAS, Quadro di Riferimento Programmatico pag. 43, "SIA - Quadro di Riferimento Programmatico - Relazione", elaborato T00IA10AMBRE01A

25 CFR. pag. 3 Allegato 1 alla Delibera di Giunta Provinciale di Lucca n. 347 del 15/09/2005, "Progetto preliminare per la realizzazione di un sistema tangenziale alla città di Lucca - Approvazione del parere per la localizzazione dell'opera e prime valutazioni di carattere tecnico ed ambientale": allegato sostanziale della DELIBERAZIONE 17 ottobre 2005, n. 1020 della Giunta Regionale Toscana, "Parere Regionale, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190, nell'ambito del procedimento di localizzazione delle opere contenute nel progetto preliminare del Sistema Tangenziale di Lucca."



## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

L'inserimento nel Programma delle Infrastrutture Strategiche dell'infrastruttura denominata "Asse tangenziale di Lucca", dal costo di 480 Meuro, è forzatamente avvenuta per la prima volta con **Delibera CIPE n. 3 del 18 marzo 2005 "Integrazione 1° programma delle opere strategiche"**<sup>26</sup>, fra gli "aggiornamenti che rappresentano miglioramenti progettuali di opere già ricomprese nel Programma originario", nel "Corridoio plurimodale tirrenico-nord Europa"<sup>27</sup>.

Infatti l'inserimento dell'"Asse tangenziale di Lucca" nella **Delibera CIPE n. 3/2005** è in contraddizione con la programmazione stabilita nella scheda "Viabilità di collegamenti transappennici tosco-emiliani. Viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca" della "Nota Integrativa del 2° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2005-2008" del 14 ottobre 2004 richiamata nella Delibera in parola, che recita

*"Nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono stati previsti: il potenziamento di tutta la principale viabilità dei valichi transappennici tosco-emiliani (SS 64, 67, 12, 63 e 62) e gli allacciamenti intermodali per l'Interporto di Guasticce, con le previsioni finanziarie che si intendono confermate nel DPEF 2005-2008, come indicato nella Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Toscana. Inoltre, nel citato 1° Programma, è stato previsto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti uno studio di fattibilità per una possibile nuova tratta Lucca - Modena, affidando a successive valutazioni e Intese con le Regioni interessate gli sviluppi. Nella conferma di questi obiettivi, in corso di attuazione, nell'Intesa Generale Quadro con la Regione Toscana sono anche state considerate le esigenze di assicurare il potenziamento della linea ferroviaria Pistoia - Lucca - Viareggio. Per il potenziamento della Linea ferroviaria Montecatini - Pistoia - Lucca - Viareggio si prevede di sottoscrivere uno specifico Accordo di Programma con la Regione, i principali Enti Locali interessati e RFI, anche al fine della copertura finanziaria delle opere nel Contratto di Programma delle ferrovie e con altri fondi pubblici locali.*

*Detta Intesa Generale Quadro altresì considera la realizzazione della viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca per il collegamento con l'Autostrada Firenze - Mare, anche come scorrimento tangenziale nel Nodo urbano (sic! N.d.R.). Tale viabilità dovrà definirsi d'intesa con la Regione Toscana, la Provincia di Lucca, il Comune di Lucca e gli altri Enti Locali interessati.*

*L'importo stimato degli interventi è pari a 480 milioni di Euro; una quota dovrebbe poter gravare sui fondi dell'A.N.A.S.*"<sup>28</sup>.

Quanto sopra esposto è in analogia con l'osservazione presente nella richiamata Delibera di Giunta della Provincia di Lucca n. 347/2005 che, in relazione al progetto preliminare del Sistema Tangenziale alla città di Lucca trasmesso da ANAS alla Regione Toscana il 27/06/2005, ha rilevato che:

*«Appare evidente che è stata operata una forzatura con l'obiettivo di avviare la realizzazione di un collegamento autostradale tra Lucca e Modena (...)*"<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Delibera non citata nella nota MIT in oggetto

<sup>27</sup> CFR, pag. 47 e 49 G.U.R.I. n. 207 del 06/09/2005 - DELIBERAZIONE 18 marzo 2005 "Legge n. 443/2001. Integrazione 1° programma delle opere strategiche. (Deliberazione n. 3/2005)"

<sup>28</sup> CFR. "Nota Integrativa del 2° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2005-2008" 14 ottobre 2004 [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=01994](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=01994)



## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

Inoltre l'Amministrazione Provinciale di Lucca, nel rilevare nella su citata Delibera di Giunta n. 347/2005 l'operato di ANAS, che considera la tangenziale Ovest attuativa del DPEF 2005-2008 nell'ambito della "Viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca", in relazione al progetto preliminare del Sistema Tangenziale di Lucca ha

*«Rilevato altresì che le necessità finanziarie per la Tangenziale di Lucca ammontano a euro 498.140.804,40, ovvero per un importo che assorbe praticamente tutte le risorse contemplate nell'accordo Stato Regione per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto in Toscana (...)*

*Confermato il convincimento che le problematiche della mobilità che interessano la città di Lucca e la Piana non possono trovare soluzione solo attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture viarie, e che la stessa debba essere ricercata in equilibrio di tutte le componenti modali che contempli, tra l'altro il potenziamento e rafforzamento del sistema ferroviario del trasporto pubblico;»<sup>30</sup>*

*«Ritenuto che l'assegnazione di queste risorse al sistema tangenziale di Lucca renderebbe di fatto non realizzabile il piano di sviluppo della rete ferroviaria Firenze-Lucca - Pistoia - Lucca - Viareggio secondo il progetto già predisposto da RFI (...)»<sup>31</sup>.*

La contraddizione più evidente è il contrasto esistente tra il progetto preliminare del "Sistema Tangenziale di Lucca, comprendente la Tangenziale Est e la Tangenziale Ovest, trasmesso [da ANAS N.d.R.] con nota n. 3405 del 21.06.2005 agli Enti competenti per il parere di Valutazione di Impatto Ambientale, la localizzazione ed il finanziamento dell'opera"<sup>32</sup>, per complessivi 489.6 Meuro<sup>23</sup>, ed i corrispondenti interventi nel Piano decennale 2003-2012 di ANAS, in cui non c'è alcun riferimento alla Tangenziale Ovest, e che complessivamente presentano differenze economiche di un ordine di grandezza. **ANAS, infatti, ha redatto il su citato progetto del 21.06.2005 sulla base di un documento siglato il 3 febbraio 2003 da Enti Locali e Categorie Economiche<sup>23,32</sup> :**

*"In data 3 febbraio 2003 è stato redatto e sottoscritto dalla Provincia di Lucca, dai Comuni di Lucca, Capannori, Altopascio, dall'Associazione Industriali e dalla Camera di Commercio, un documento nel quale sono state indicate, conformemente agli strumenti urbanistici dei singoli Comuni, le linee guida della nuova viabilità della piana di Lucca. In base a tali linee guida, ANAS SpA nel 2005 ha redatto il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale del Sistema Tangenziale di Lucca, comprendente la Tangenziale Est e la Tangenziale Ovest, trasmesso con nota n.3405 del 21.06.2005 agli Enti competenti per il parere di Valutazione di Impatto Ambientale, la localizzazione ed il finanziamento dell'opera."<sup>32</sup>*

**Il documento su citato del 3 febbraio 2003, non è stato sottoscritto dal Governo e dalla Regione Toscana né recepito in sede di successiva Intesa Generale Quadro Stato-Toscana 18 aprile 2003, ed ha determinato l'attivazione di una procedura di localizzazione del "Sistema Tangenziale di Lucca" da parte di ANAS ritenuta illegittima dalla Regione Toscana con Delibera di Giunta n. 1020**

29 CFR. pag. 4 di 6 della Delibera di Giunta Provinciale di Lucca n. 347 del 15/09/2005

30 CFR. pag. 3 di 6 della Delibera di Giunta Provinciale di Lucca n. 347 del 15/09/2005

31 CFR. pag. 4 di 6 della Delibera di Giunta Provinciale di Lucca n. 347 del 15/09/2005

32 CFR. Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Adunanza del 22 gennaio 2016, prot. n. 58/15, «SS 12 "del Brennero". Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'A11 Frizzone e Lucca Est. Progetto preliminare e Studio di Impatto Ambientale» - pag. 2 di 53



## LEGAMBIENTE Città di Lucca

Via Don Minzoni, 300  
55100 Lucca - fax. +39 0583 1994049  
pec. [legambientelucca@pec.legambientelucca.it](mailto:legambientelucca@pec.legambientelucca.it)

**del 17/10/2005** <sup>33, 10</sup>.

In tutta questa confusione possiamo soltanto puntare l'attenzione sul fatto reale e concreto che l'intera questione relativa al collegamento tra la SS12 del Brennero, congiuntasi alla SR 445 della Garfagnana a monte della località di Ponte a Moriano, per quella parte di di traffico non diretta alla zona urbana lucchese, è stata deviata verso il casello A11 del Frizzone (appositamente creato e collegato al resto della viabilità ordinaria) per proseguire nelle direttrici extraurbane lucchesi. Quanto precede è ben descritto nell'Intesa Generale Quadro Governo Regione Toscana del 2003 e nel Piano decennale 2003 2012 di ANAS, che ha trovato puntuale realizzazione.

**In merito a quanto esposto auspichiamo l'intervento degli Enti di controllo in base alle proprie competenze.**

%%%

In rapporto a quanto affermato nella nota MIT in oggetto, in relazione alla **programmazione MIT-ANAS indebolita da un limitato orizzonte pluriennale determinato da scarsità di risorse** (evidentemente non ben utilizzate N.d.R.) e dal fatto che *"lo scenario normativo di riferimento, più volte mutato nel corso dell'ultimo quinquennio, ha portato anche ad una incertezza circa il perimetro delle competenze ANAS"*, unito al fatto che fatto è *"mutuato, altresì, lo scenario di riferimento circa la definizione delle programmazione delle OO.PP."*, emergono elementi generali che necessitano chiarimento, anche in merito ai meccanismi che hanno determinato l'inserimento delle opere pubbliche nella cd. Legge Obiettivo, che mostrano chiaramente i limiti di applicazione di questa norma che, lungi da proporre una utile semplificazione, ha determinato evidenti effetti distortivi: una **Commissione Parlamentare di Inchiesta**, ai sensi dell'art. 82 della Costituzione, potrebbe essere lo strumento idoneo per svolgere questa funzione ed evitare il ripetersi o il dilagare di situazioni come quella sopra esposta.

Vivi saluti  
Il Presidente  
Michele Urbano

#### ALLEGATI:

- 1) Nota MIT prot. M\_INF.STRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001187.03-02-2016 avente oggetto *"Sistema tangenziale est di Lucca. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est"*;
- 2) Intesa Generale Quadro Stato/Toscana 18.4.2003;
- 3) Estratto Delibera CIPE n. 4 del 14 febbraio 2014 (G.U.R.I. n 190 del 18/08/2014) *"Contratto di programma ANAS 2014"*.

---

<sup>33</sup> CFR. punto 3) della DELIBERAZIONE 17 ottobre 2005, n. 1020, della Giunta della Regione Toscana, "Parere Regionale, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190, nell'ambito del procedimento di localizzazione delle opere contenute nel progetto preliminare del Sistema Tangenziale di Lucca." - BURT. n. 45 del 09/11/2005



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza  
e la sicurezza nelle infrastrutture stradali – Div. II  
Via Nomentana, 2 – 00161 Roma – [dg.strade@pec.mit.gov.it](mailto:dg.strade@pec.mit.gov.it)

Al Dipartimento  
[dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it](mailto:dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it)  
SEDE

A Legambiente Città di Lucca  
Via Don Minzoni, 300  
55100 LUCCA  
[legambientelucca@pec.legambiente.it](mailto:legambientelucca@pec.legambiente.it)

OGGETTO: Sistema tangenziale est di Lucca. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est.

Si fa riferimento alla nota n. 8820 del 25.11. 2015 di codesto Ufficio di coordinamento del Dipartimento con la quale è stata trasmessa a questa Direzione la nota di Legambiente - Città di Lucca relativa all'oggetto, per rappresentare quanto segue.

Lo strumento di programmazione dell'intervento in oggetto è individuato nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) di cui alla legge n.443/2001 (cosiddetta "legge Obiettivo"). Il PIS ha anche valenza di Documento Pluriennale di Pianificazione ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228.

In sede di prima formulazione del Programma (Tab. 1 delibera CIPE n.121/2001 come sostituita dalla Tab.1 delibera CIPE n.130/2006) il "Sistema tangenziale di Lucca" risultava articolato in: "Tangenziale est" nell'ambito dei "CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA - Sistemi stradali ed autostradali - Valichi appenninici (TOSC.)" e "Tangenziale ovest" nell'ambito del "CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE - Sistemi stradali ed autostradali - Modena-Lucca".

Con i successivi aggiornamenti del PIS (delibere CIPE n.81/2010, n.136/2012 e n.26/2014) l'intervento relativo alla tangenziale ovest di Lucca risulta accantonato, mentre viene confermato l'intervento relativo al "Sistema tangenziale est di Lucca. SS 12 Toscana. Viabilità est di Lucca inclusi i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est" per un costo stimato di 200 ME (cfr. 11° Allegato Infrastrutture DEF 2013 - "Tabella 0 - Programma delle infrastrutture strategiche – Infrastruttura 6.45" - approvato con delibera CIPE n.26/2014, previa acquisizione, ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001, dell'intesa in Conferenza unificata in data 16 aprile 2014).

Si precisa che, ai sensi dell'art. 161, comma 1, del d.lgs. 163/2006, sono individuate con Intese Generali Quadro Stato/Regione le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale anche ai fini del relativo inserimento nel PIS. Al riguardo si evidenzia che l'intervento in argomento risulta inserito come prioritario nell'ambito dell'Intesa Generale Quadro Stato/Toscana 18.4.2003 e s.m.i.. In particolare con l'atto aggiuntivo alla IGQ del 22.1.2010 sono *"..confermati gli impegni per il completamento delle progettazioni per il potenziamento dei valichi appenninici per ... la SS12 dell'Abetone e del Brennero: - Viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli A11 Frizzone e Lucca est"* nell'ambito del "Potenziamento dei valichi appenninici". L'art. 4 del successivo atto integrativo 16.6.2011 individua nell'ambito delle *"..priorità immediate di finanziamento a carico pubblico"* sei interventi, fra cui gli *"Interventi stradali valichi appenninici: SS12, viabilità est di Lucca"* per l'importo di 200 M€.

A livello locale l'intervento è stato, fra l'altro, oggetto di Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 14.11.2011 fra MIT, Regione, ANAS e EE.LL. finalizzato alla progettazione e realizzazione dell'intervento in argomento, con impegno del Ministero a reperire i fondi necessari.

Pertanto l'intervento risulta condiviso, come prioritario, a livello locale regionale e nazionale e correttamente programmato nell'ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche di Legge Obiettivo.

Al fine del relativo finanziamento (in ordine al quale, come sopra detto, lo stesso Ministero con il Protocollo del 2011 si era formalmente impegnato) poiché, come è noto, i fondi cosiddetti *"di legge obiettivo"* (legge n.166/2002) risultavano da tempo esauriti - tant'è che per l'attuazione del PIS si è dovuto attingere ad altre fonti finanziarie (fondi FAS, fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali, fondo sblocca cantieri, fondo revoche, fondi FSC, fondi Contratto di programma, ecc.) - l'intervento di che trattasi è stato inserito, per uno primo stralcio funzionale di importo complessivo pari a 78 M€ di cui 17 M€ a valere su fondi regionali L.R. 77/2013, nella programmazione ANAS del 2014, formalizzata con la stipula del relativo Contratto di programma.

Si evidenzia che, scaduta la vigenza del Piano di investimenti quinquennale 2007-2011, ove tale intervento non era stato previsto, ed, altresì, del Piano pluriennale 2003-2012 della viabilità, dove invece l'intervento era riportato - come, peraltro, rileva lo stesso CIPE in sede di esame dello schema del Contratto 2014 (delibera n.4/2014) in quanto *"..l'orizzonte programmatico del Piano pluriennale della viabilità 2003-2012 e del Piano degli investimenti 2007-2011"*, accluso al Contratto 2007, è concluso" -, i contratti di programma MIT/ANAS per gli anni 2012, 2013 e 2014 hanno avuto orizzonte programmatico annuale.

Quanto sopra principalmente per due ordini di motivi:

- in primis, le limitate risorse rese disponibili dalle leggi di stabilità per il 2012, 2013 e 2014 hanno un orizzonte "annuale", non permettendo quindi una programmazione pluriennale; inoltre è stato necessario impegnare dette somme principalmente per la manutenzione della rete in gestione e il completamento di interventi già avviati;
- lo scenario normativo di riferimento, più volte mutato nel corso dell'ultimo quinquennio, ha portato anche ad una incertezza circa il perimetro delle competenze ANAS: si evidenzia, a tale proposito, che detti contratti sono stati stipulati nelle more dell'approvazione del nuovo piano economico-finanziario di cui all'articolo 1, comma 1018, della legge n. 296 del 2006, elaborato nella previsione di una durata cinquantennale della concessione, nonché della concomitante sottoscrizione della convenzione unica di cui al medesimo comma, il cui iter in sede parlamentare non si è mai concluso, anche a causa dell'entrata in vigore delle disposizioni normative di cui all'art. 36 del D.L. 98/2011 e s.m.i.. Si aggiunga a ciò che risulta mutato, altresì, lo scenario di riferimento circa la definizione della programmazione delle OO.PP. in generale, che, per effetto delle disposizioni contenute nel d.lgs. n.228/2011, dovrà essere contenuta nel già citato redigendo Documento Pluriennale di Pianificazione

previo aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, anch'esso in fase di definizione.

Per la selezione degli interventi da inserire nella programmazione ANAS 2012, 2013, 2014 si è tenuto conto, pertanto, delle finalità espresse dalle rispettive leggi di finanziamento:

- annualità 2012: il CIPE con delibera n.32/2012 ha disposto l'assegnazione di 300 M€ a favore di ANAS a carico del "*Fondo Infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico*" di cui all'art. 32, comma 1, del D.L. n.98/2011 già destinate, in via programmatica, con delibera CIPE n.84/2011 ad ANAS "*..allo scopo di garantire la continuità degli interventi di manutenzione* " del Contratto di programma 2012.
- annualità 2013: la legge di stabilità 2013 (art. 1, comma 179, legge n.228/2012) ha autorizzato la spesa di 300 M€ per la "*...prosecuzione dei lavori in corso e la continuità della manutenzione straordinaria della rete stradale..*" del Contratto di programma 2013;
- annualità 2014: la legge di stabilità 2014 (art. 1, comma 68, della legge n.147/2013) ha "*...autorizzato la spesa di 485 M€, al fine di assicurare la manutenzione straordinaria della rete stradale per l'anno 2014, la realizzazione di nuove opere e la prosecuzione degli interventi previsti dai contratti di programma già stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società ANAS S.p.a...* ".

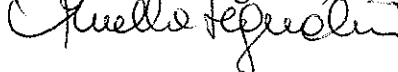
Quindi, per l'anno 2014, la legge di finanziamento ammette le "nuove opere" fra cui, in primis "...quelle già definite da protocolli di intesa attuativi e conseguenti ad accordi internazionali" (cit. art. 1, comma 68, legge n. 147/2013); per le rimanenti il principale criterio di selezione è stato l'appartenenza alla pianificazione ANAS decennale (ove si ribadisce che l'intervento era previsto) o quinquennale - per quanto superato, come affermato dalla stesso CIPE in sede di delibera n.4/2014 - il rispetto degli impegni MIT/ANAS in intese e convenzioni (vedi Intese generali quadro) o l'urgenza di intervento ai fini dell'adeguamento, completamento e messa in sicurezza di viabilità esistente.

Riepilogando l'intervento in oggetto risulta: - inserito nella programmazione ANAS 2014; - ricompreso nel Piano pluriennale della viabilità 2003-2012 approvato con Delibera CIPE n.4/2005, nella sezione "Compartimento della Toscana - Adeguamento dei sistemi di viabilità di attraversamento dei valichi appenninici tosco-emiliani" con la denominazione di "Costruzione variante di Ponte a Moriano. Variante alla SS 12 alla Valle del Serchio in loc. Ponte a Moriano e Lucca est con adeguamento viabilità nella diramazione verso il nuovo casello A11 del Frizzone in Comune di Capannori"; - incluso come prioritario nell'ambito del PIS e nei succitati documenti d'intesa (IGQ Toscana 18.4.2003 e s.m.i., Protocollo 14.11.2011).

In ultimo si evidenzia che sia la delibera 4/2014 con cui il CIPE ha espresso parere favorevole in merito allo Schema di Contratto di programma 2014 sia il decreto interministeriale di approvazione del Contratto di programma 2014 sono stati registrati dai competenti Organi di controllo.

IL DIRETTORE GENERALE

(Arch. Ornella Segnalini)



pdi





*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

---

*Intesa Generale Quadro  
con la  
Regione Toscana*

*Roma, 18 aprile 2003*

## INTESA GENERALE QUADRO

*Il giorno 18 aprile 2003 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri*

tra

---

**Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

e

**la Regione Toscana**

Considerato che la Toscana rappresenta, in termini economico-sociali e logistici, uno degli ambiti strategici del Paese, in quanto oltre ad essere area determinante per la fluidificazione dei traffici nord – sud – nord, è anche ambito territoriale generatore di un autonomo e rilevante volume di mobilità di persone e di merci;

Considerato che la Toscana concorre a formare circa il 7% del prodotto interno nazionale e, in particolari filiere produttive, quali ad esempio quelle della moda e delle macchine utensili, concentra quote assai elevate della competitività nazionale;

Considerato che all'interno della regione si articola uno dei più complessi sistemi urbani del Paese, di eccezionale rilievo storico-culturale e con una significativa densità di popolazione residente, con rilevanti flussi turistici nazionali e internazionali e che la domanda di trasporto tra questi centri e con il resto del Paese non è adeguatamente soddisfatta, determinando enormi costi per le famiglie e per gli operatori economici;



Considerato altresì che la Toscana riveste un ruolo assai rilevante nell'economia nazionale per la movimentazione di merci, sia come bacino di produzione e di consumo, sia come area di smistamento, e che la disponibilità di infrastrutture e sistemi per la logistica è caratterizzata da notevoli diseconomie e non risulta ancora sufficiente ad assicurare la necessaria competitività per lo sviluppo economico e per l'occupazione;

Considerato pertanto che nel territorio della Regione Toscana è necessario adeguare la dotazione infrastrutturale per la mobilità e per la qualificazione territoriale; e che una parte significativa del deficit infrastrutturale della Regione, , riveste carattere di vera e propria "emergenza" assumendo la configurazione di "preminente interesse nazionale" e che vi è inoltre un ulteriore fabbisogno infrastrutturale in situazioni di "criticità" e di "priorità" rispetto al quale appare opportuna una cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Toscana;

Vista la legge Costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'articolo 1 della Legge N. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta Legge Obiettivo), modificato con l'art.13 della Legge n°166 del 1 agosto 2002 e visto il Decreto Legislativo n°190 del 20 agosto 2002;

Visto il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con DPR 14/03/2001;

Visto che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, ha avviato la preparazione di detto Programma raccogliendo le proposte dei Ministeri competenti e delle Regioni interessate;

Vista pertanto la proposta di collaborazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti rivolta al Presidente della Regione Toscana con la nota del 30 ottobre 2001;

M

AA

MP

AA

AA

Vista la disponibilità congiunta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente della Regione Toscana, manifestatasi nell'incontro del 14 novembre 2001 presso gli Uffici del Ministero, a sottoscrivere una Intesa Generale Quadro per affrontare i problemi sopraevidenziati nell'interesse comune del Paese e della Regione e viste le proposte avanzate dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Presidente della Regione Toscana in quella sede al fine della preparazione del 1° Programma nazionale delle infrastrutture di preminente interesse nazionale;

Visto il 1° Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le proposte infrastrutturali ivi contenute per il territorio della Regione Toscana;

Richiamati e confermati i precedenti accordi e le intese tra Stato e Regione Toscana relativi alle infrastrutture per i trasporti, in particolare, l'Accordo di Programma Quadro del 24.05.2000, e quelli relativi al quadruplicamento ferroviario veloce Firenze - Bologna, compresi gli interventi relativi al nodo di Firenze, al polo tecnologico dell'Osmannoro, alla velocizzazione della linea ferroviaria Empoli - Siena - Chiusi, ai centri intermodali di Livorno - Guasticce e di Prato - Gonfienti, al potenziamento del servizio ferroviario metropolitano dell'area vasta Livorno - Lucca - Pisa;

**si stipula la seguente**

**INTESA GENERALE QUADRO**

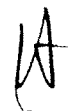
**tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
rappresentato dal Ministro Pietro Lunardi

e

**la Regione Toscana**  
rappresentata dal Presidente Claudio Martini



3



Le Parti, su proposta congiunta delle stesse, come verificato nell'incontro sopra richiamato del 14 novembre 2001 e nei successivi incontri tecnico-istruttori, convengono che le infrastrutture e le opere interessanti il territorio toscano, comprese nel programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, per le ragioni menzionate, rivestono carattere strategico sia a livello nazionale che regionale.

Le infrastrutture di cui al punto precedente sono articolate secondo le macrotipologie indicate di seguito:

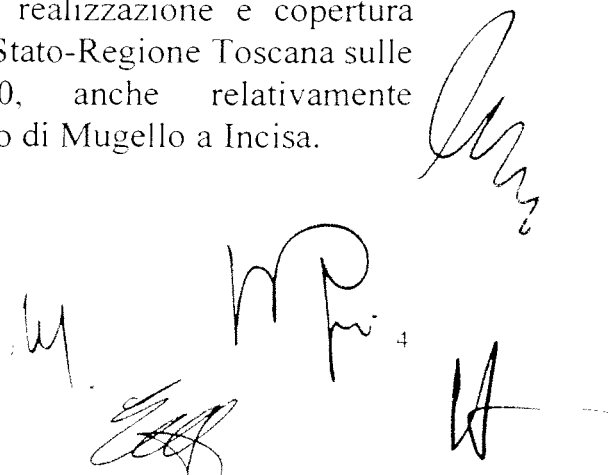
### **1. Corridoi ferroviari:**

Tratta AV Firenze – Bologna,  
per la quale si intendono confermati tempi di realizzazione e finanziamenti come specificati nell'Accordo Quadro Stato-Regione Toscana sulle infrastrutture di trasporto del 24.05.2000 e relativo monitoraggio semestrale.

Corridoio Tirreno – Brennero “Ti-Bre” (Tratta Pontremolese, compreso nodo di Pisa),  
per il quale si prevede il completamento del raddoppio ferroviario nel tratto Chiesaccia - Pontremoli e l'adeguamento tecnologico dell'intero tracciato individuando una spesa di 166 milioni di euro, di cui 5 nel 2003 per la progettazione e 40 nel 2004 per l'avvio dei lavori da concludersi entro il 2008. Sono inoltre da individuare tramite il Contratto di Programma F.S. 2003 i tempi di realizzazione ed i finanziamenti per la realizzazione del tunnel di valico della Pontremolese.

### **2. Corridoi autostradali e stradali**

Variante di Valico dell'Autostrada A1,  
per la quale si intendono confermati tempi di realizzazione e copertura finanziaria come specificati nell'Accordo Quadro Stato-Regione Toscana sulle infrastrutture di trasporto del 24.05.2000, anche relativamente all'adeguamento a tre corsie del tratto da Barberino di Mugello a Incisa.



Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature and several smaller initials.



Per quanto riguarda in particolare l'adeguamento a tre corsie dei tratti Barberino - Firenze Nord e Firenze Sud - Incisa, per i quali erano previsti finanziamenti per 280 milioni di euro nella convenzione ANAS - Autostrade del 1997 e relativi atti aggiuntivi, sono attualmente in corso i progetti definitivi che, anche per l'adeguamento della nuova normativa tecnica, comportano aumenti di spesa da inserire nella convenzione ANAS - Autostrade in via di definizione.

Corridoio Tirrenico: completamento autostradale Cecina - Civitavecchia, per la cui realizzazione le parti si impegnano ad approfondire congiuntamente, anche attraverso incontri con la Regione Lazio, ipotesi di tracciato compatibili con i caratteri ambientali, storici, culturali e trasportistici del territorio interessato, compresi i necessari collegamenti con i porti.

Le parti concordano sulla esigenza di giungere alla definizione del progetto preliminare entro 6 mesi dalla firma della presente intesa e di procedere alle successive fasi di approvazione, finanziamento, appalto e realizzazione nei tempi tecnici strettamente necessari.

Collegamento Grosseto - Fano E78,

da attuarsi tramite il completamento dei lotti non finanziati (tratto Siena-Grosseto per un importo previsto 260 milioni e del restante tratto toscano per un importo previsto 336 milioni di euro).

In particolare per il completamento del tratto Siena - Grosseto corrispondente ai lotti 4,5,6,7,8 e 9 di cui al progetto di massima che ha ottenuto la pronuncia favorevole di VIA del Ministero dell'Ambiente n° 1465 del 18 gennaio 1993, l'ANAS predisporrà il progetto definitivo entro 6 mesi dalla firma della presente intesa, anche avvalendosi del lavoro di progettazione definitiva predisposto dai tecnici incaricati per i lotti 4 e 9 a seguito della relativa convenzione ANAS - Regione Toscana - Province di Grosseto e Siena.

Per la parte di completamento del tratto Siena - Bettolle, corrispondente al tronco di Ruffolo e alla viabilità connessa del lotto 3, di cui al progetto di massima approvato con nota del Ministero dei Lavori Pubblici n°309 del 11/04/1996, a seguito della pronuncia di VIA del Ministero dell'Ambiente n°1965 del 21/09/1994 si dà atto che la progettazione definitiva della viabilità connessa al lotto 3 è terminata, è in corso l'approvazione, mentre per il tratto di Ruffolo l'ANAS completerà la progettazione definitiva entro 6 mesi dalla firma della presente intesa.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below.

Per la ulteriore parte di completamento della SGC E78 fino al confine con la Regione Umbria, corrispondente al collegamento del tratto Siena - Bettolle con San Zeno, ai due lotti del tratto San Zeno - Palazzo del Pero e al lotto Ville di Monterchi - Umbria, si dà atto che è terminata la progettazione definitiva del lotto San Zeno - Santa Maria alle Grazie, compreso il nodo di Olmo, per il quale è attualmente in corso il procedimento di VIA.

Le parti si impegnano ad approfondire congiuntamente, insieme alla Regione Umbria, la definizione del tracciato del tratto Ville di Monterchi - Umbria; occorre inoltre definire congiuntamente la soluzione di tracciato tra il tratto Siena - Bettolle e San Zeno.

Per la progettazione e realizzazione complessiva dell'intero tratto toscano della SGC E78 si individuano i seguenti tempi:

- completamento progettazione definitiva per tutti i tratti da completare entro il 2003;
- appalto e avvio dei lavori per tutti i tratti entro il 2004;
- completamento della realizzazione dell'intero tracciato nel territorio toscano entro il 2008.

Per il finanziamento dei tratti di completamento che non risultano già finanziati o già inseriti nel Programma ANAS 2002-2004 viene individuata la spesa complessiva di 596 milioni di euro di cui 14 nel 2002, 25 nel 2003, 100 nel 2004, 150 nel 2005, 150 nel 2006, 107 nel 2007 e 50 nel 2008.

Per le somme del triennio 2002-2004 si attingerà ai fondi già presenti nel bilancio dello Stato per l'attuazione della legge Obiettivo; per le ulteriori annualità il Governo si impegna a individuare le necessarie risorse finanziarie per far fronte ai tempi sopra individuati.

Adeguamento del sistema di viabilità per l'attraversamento dei valichi appenninici toscano-emiliani,

da attuarsi tramite interventi sulle SS 64 "Porrettana", 67 "Tosco-Romagnola", 12 "dell'Abetone e del Brennero", 63 "del Cerreto" compreso il collegamento con la SS 62 "della Cisa".

Per gli interventi sulla SS 64 è in via di completamento il progetto esecutivo.

Per gli interventi sulla SS 67 è in via di completamento il progetto definitivo.

Per gli interventi sulla SS 12 deve essere predisposto il progetto preliminare.

Per gli interventi sulla SS 63 e sulla SS 62 è stato predisposto il progetto preliminare sul quale l'ANAS sta attivando la Conferenza di Servizi.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature, the initials 'WP', and other illegible marks.

Per la progettazione e realizzazione dell'intero adeguamento delle strade statali di valico di cui sopra si individuano i seguenti tempi:

- completamento progettazione preliminare SS12 entro febbraio 2003;
- completamento progettazione definitiva di tutti gli interventi entro il 2003;
- appalto e avvio dei lavori di tutti gli interventi entro il 2004;
- completamento della realizzazione di tutti gli interventi entro il 2007;

Per il finanziamento di tutti gli interventi viene individuata la spesa complessiva di 310 milioni di euro di cui 2 nel 2002, 25 nel 2003, 50 nel 2004, 90 nel 2005, 80 nel 2006 e 63 nel 2007.

Per le somme del triennio 2002-2004 si attingerà ai fondi già presenti nel bilancio dello Stato per l'attuazione della legge Obiettivo; per le ulteriori annualità il Governo si impegna a individuare le necessarie risorse finanziarie.

### **3. Hub portuali e interportuali**

Allacciamenti plurimodali e adeguamenti Porto di Livorno e Interporto di Guasticce, intendendosi confermati, per l'allacciamento ferroviario dell'interporto di Guasticce tempi di realizzazione e finanziamenti come da Accordo del 24 maggio 2000 e Protocollo di Intesa del 29 gennaio 2001.

Le Parti inoltre concordano sulla necessità di rafforzare l'interportualità e i relativi collegamenti ferroviari nell'area Firenze - Prato, come da relativo protocollo di intesa del 29 gennaio 2001 tra lo Stato e la Regione Toscana; a tal fine le parti si impegnano a verificare la fattibilità del trasferimento dello scalo merci da Prato a Gonfienti con le relative opere e a considerarne la funzionalità con successivi atti.

### **4. Sistema urbano e metropolitano – Nodo di Firenze**

Nodo ferroviario di Firenze,

comprendente il sottoattraversamento ferroviario della linea A.V., la nuova stazione A.V. e interventi connessi e ulteriori fermate metropolitane per una spesa complessiva di 1230 milioni di euro.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature at the top right, a signature 'M.F.' in the middle, and two other signatures at the bottom.

Per il sottoattraversamento è prevista una spesa di 600 milioni di euro con i seguenti tempi:

- completamento progettazione esecutiva 2002;
- appalto 2003;
- lavori 2004 - 2008.

Per la nuova stazione A.V. è prevista una spesa di 450 milioni di euro con i seguenti tempi:

- completamento progettazione esecutiva 2003;
- appalto 2004;
- lavori 2005 - 2009.

Per gli interventi connessi è prevista una spesa di 160 milioni di euro con i seguenti tempi:

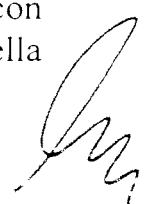
- completamento progettazione esecutiva 2002;
- appalto 2003;
- lavori 2004 - 2008.

Per le ulteriori fermate presenti nell'ambito metropolitano e per le quali è in corso la progettazione preliminare da parte di Italferr S.p.A. si individua una spesa di 20 milioni di euro con i seguenti tempi:

- completamento progettazione definitiva ed esecutiva 2003;
- appalto 2004;
- lavori 2004 - 2007.

Per il finanziamento degli interventi del nodo ferroviario di Firenze, comprese le ulteriori fermate metropolitane si dà atto che fino al 2002 compreso sono stati finanziati 54 milioni di euro, che per il 2003 è individuato uno stanziamento di 80 milioni di euro, per il 2004 di 144 milioni di euro e per gli anni 2005-2010 i restanti 952.

Per le somme 2003-2004 e per i successivi impegni di spesa per gli interventi si procederà, nel quadro del programma nazionale per l'Alta Velocità, con l'intervento finanziario di Infrastrutture S.p.A., ai sensi dell'articolo 75 della Legge 289 del 27 dicembre 2002.



Sistema a guida vincolata dell'ambito metropolitano di Firenze (tramvia fiorentina),

per il completamento della rete delle tranvie, oltre alla realizzazione della linea 1 (Scandicci - Santa Maria Novella), 2 (Centro - Peretola), 3 primo lotto (Centro - Careggi), aventi una spesa complessiva prevista di 401,13 milioni di euro, è necessario prevedere il secondo lotto della linea 3 (Centro - Campo Marte - Rovezzano, con diramazione V.le Europa) per una ulteriore spesa di 212,78 milioni di euro. La quota a carico dello Stato definita per il raggiungimento della quota del 60% sul complesso della rete, nel rispetto della L.211/1992, risulta pari a 177,837 milioni di euro; la restante quota pari a 34,943 milioni di euro è a carico del Comune di Firenze.

La competenza prevalente è dell'amministrazione Comunale di Firenze; il soggetto attuatore sarà la stessa Amministrazione Comunale in proprio o tramite società pubbliche partecipate; è previsto il completamento della progettazione definitiva entro il 2003, l'appalto entro il 2004, l'inizio dei lavori entro il 2005 e la conclusione entro il 2009; le risorse finanziarie statali necessarie per il triennio 2002-2004 sono pari rispettivamente a 3,099 per il 2002 - 12,911 per il 2003 e 38,734 milioni di euro per il 2004.

Centro sperimentale ferroviario Osmannoro,

per un costo complessivo previsto di 105 milioni di euro, di cui 30 milioni di euro già a disposizione di F.S. e 60 milioni di euro nel contratto di programma F.S. 2001.

Tempi previsti:

- progettazione esecutiva 2002 (progettazione definitiva già approvata);
- appalto 2003;
- realizzazione 2003-2006.

Le spese effettive annuali individuate per il triennio 2002-2004 sono pari a:

- 1,5 milioni di euro per il 2002;
- 5,0 milioni di euro per il 2003;
- 15,5 milioni di euro per il 2004.

Le Parti convengono che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, realizzerà un progetto di fattibilità avanzato, con i relativi flussi di domanda prevedibili, per un nuovo tratto di viabilità di collegamento tra Lucca e Modena. La Regione Toscana si impegna ad

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature, the initials 'M', 'MP', and 'A'.

esaminare, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con la Regione Emilia-Romagna, i risultati di tale iniziativa ai fini delle comuni decisioni conseguenti.

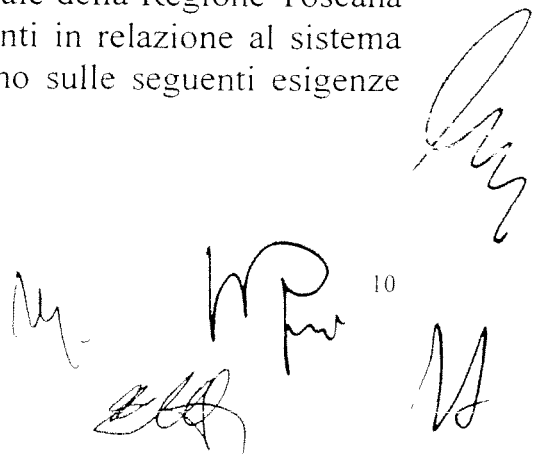
Per la realizzazione di tali infrastrutture le Parti si impegnano, in attuazione della Legge Obiettivo, e nel rispetto delle attribuzioni e prerogative di ciascun livello istituzionale, alla massima collaborazione – sia nelle fasi di progettazione (ove non ancora completate), sia in quelle di realizzazione – individuando congiuntamente per ciascuna opera: la copertura finanziaria, le procedure autorizzative certe, la necessaria chiarezza nelle responsabilità e nei tempi operativi, le sedi e gli strumenti di monitoraggio sistematico dell'avanzamento delle azioni e delle opere e del mantenimento degli impegni assunti, anche di ordine finanziario.

In particolare la Regione Toscana si impegna, per la realizzazione degli assi di viabilità sopra indicati, a rendere disponibili i materiali inerti necessari nel rispetto delle compatibilità ambientali.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, nell'ambito delle proprie attribuzioni e funzioni, assicurerà ogni necessaria e opportuna collaborazione per la piena attuazione della presente Intesa.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri assicurerà, ove necessario, adeguato coordinamento per l'attuazione di quelle attività che, per competenza, fossero attribuite a Dicasteri diversi;

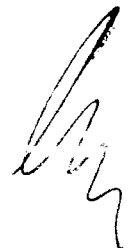
Le Parti convengono inoltre sul fatto che le infrastrutture individuate nel 1° Programma nazionale della Legge Obiettivo, così come approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, non esauriscono gli obblighi e gli impegni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e delle Aziende da questo vigilate, nei confronti delle situazioni di "criticità" infrastrutturale della Regione Toscana nonché eventuali ulteriori fabbisogni di investimenti in relazione al sistema ferroviario regionale; a tal fine le Parti concordano sulle seguenti esigenze aggiuntive:

  
10

- potenziamento della rete ferroviaria della Toscana centrale, con particolare riferimento alla linea Pistoia-Montecatini-Lucca- Viareggio;
- adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord della Toscana - compresi i collegamenti con i complessi ospedalieri (Ospedale Unico della Versilia e Ospedale di Massa), con i porti e con il comprensorio del marmo - anche al fine di un migliore collegamento con il Corridoio Ti-Bre;
- potenziamento della tratta autostradale Firenze - Mare (A11);
- asse nord-sud di viabilità nella Piana di Lucca, come diramazione della SS. 12 dell'Abetone e del Brennero fino all'Autostrada A11 da definirsi d'intesa con i Comuni interessati, la Provincia e la Regione.
- potenziamento dei collegamenti transappenninici tra la Garfagnana, la Lunigiana e la costa tirrenica; nonché dei collegamenti dell'intera fascia sub-appenninica centrale;
- potenziamento del sistema delle idrovie interne;
- allacci e collegamenti con il sistema ospedaliero.


Pertanto le Parti concordano di procedere ad una verifica congiunta, entro 4 mesi dalla sottoscrizione della presente Intesa Generale Quadro, dell'Accordo di Programma in materia di infrastrutture di trasporto sottoscritto nel corso della precedente legislatura, al fine di individuare congiuntamente le priorità programmatiche nei settori infrastrutturali rispetto alle quali, alla luce del mutato ordinamento costituzionale, le Parti riterranno di dover cooperare dal punto di vista procedurale e finanziario in tempi definiti: a tal fine il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna fin d'ora a sostenere, con risorse proprie e/o delle Aziende vigilate, gli oneri economici per le progettazioni di specifiche opere rientranti fra quelle per le quali le Parti determineranno di collaborare.

In particolare, nei termini sopra indicati, si procederà all'integrazione dell'Accordo Quadro Stato-Regione Toscana sulle infrastrutture di trasporto del 24.05.2000, sia con riferimento alle opere di cui alla citata delibera CIPE del 21 dicembre 2001, sia con riferimento ad ulteriori opportunità di intervento così come richiamato al capoverso precedente anche al fine del monitoraggio sull'avanzamento dei lavori e sul rispetto degli impegni.

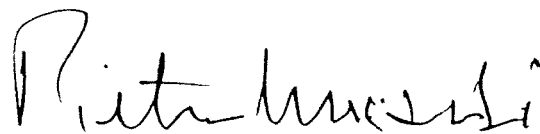
  
 M. W.P. " H

Le Parti si impegnano, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta, ad attuare con spirito di costante collaborazione la presente Intesa Generale Quadro, ricercando ogni opportuna soluzione idonea a conseguire gli obiettivi nelle premesse indicati anche con specifici Accordi integrativi della presente Intesa, per la crescita sociale ed economica della Regione Toscana integrata con il Paese e con l'Unione Europea.

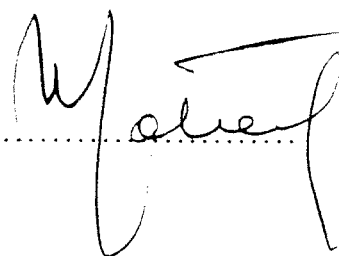
Il Presidente del Consiglio dei Ministri .....



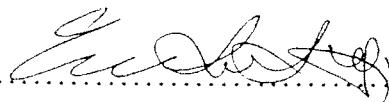
Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti .....



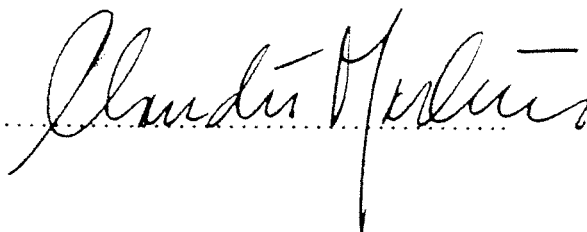
Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio .....



Il Ministro per gli Affari Regionali.....



Il Presidente della Regione Toscana .....



Roma, 18 aprile 2003

La presente Intesa Generale Quadro sottoscritta in 2 originali si compone di 12 pagine numerate



nuto, la validità e l'efficacia del contratto 2007 e che, in particolare, ai sensi dell'art. 4 dello schema di contratto per il 2014, restano valide — per quanto non diversamente disciplinato nello schema stesso — le clausole sulla procedura di accertamento di eventuali inadempimenti e sul pagamento delle sanzioni pecuniarie, di cui al succitato contratto 2007;

che lo schema di contratto regola la realizzazione di investimenti sulla rete stradale di competenza di «ANAS S.p.a.» nonché i servizi da erogare da parte della medesima società nell'anno di riferimento;

che la legge n. 147/2013 (Legge di stabilità 2014) ha autorizzato la spesa di complessivi 485 milioni di euro per assicurare la manutenzione straordinaria per l'anno 2014, la realizzazione di nuove opere nonché la prosecuzione degli interventi previsti dai contratti di programma già stipulati fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e «ANAS S.p.a.» e che tale importo assicura la copertura finanziaria degli investimenti del contratto di cui all'allegato A;

che una quota pari a 28,17 milioni di euro del suddetto stanziamento recato dalla legge n. 147/2013 non è al momento disponibile in quanto soggetto ad accantonamento ai sensi dell'art. 2, comma 1, del decreto-legge n. 4/2014;

che i nuovi interventi previsti dallo schema di contratto di programma all'esame sono stati suddivisi in due ambiti, l'ambito A concernente interventi finanziati e l'ambito B concernente interventi il cui finanziamento resta subordinato allo svincolo delle somme accantonate ai sensi del sopra citato decreto-legge n. 4/2014;

che, in particolare, le risorse complessivamente messe a disposizione di «ANAS S.p.a.» sono così articolate:

a) 353,16 milioni di euro per nuove opere, di cui 324,99 per interventi inclusi nell'ambito A e 28,17 per interventi inclusi nell'ambito B;

b) 7,75 milioni di euro per fondi per la progettazione;

c) 50,61 milioni di euro per integrazioni e completamenti di lavori in corso di nuove opere;

d) 20,98 milioni di euro per integrazioni e completamenti di lavori in corso di manutenzione straordinaria;

e) 17 milioni di euro per danni e emergenze;

f) 35 milioni di euro per recupero tagli disposti con decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102, convertito dalla legge 28 ottobre 2013, n. 124, art. 15, comma 3, lettera b);

g) 0,5 milioni di euro per oneri di gestione database;

che i criteri adottati per la selezione delle «nuove opere» sono i seguenti:

attuazione del piano di investimenti 2007-2011, allegato al contratto di programma 2007;

immediata appaltabilità nell'anno di riferimento per avanzamento progettuale e acquisizione dei pareri autorizzativi;

rispetto degli impegni assunti a seguito di intese e convenzioni, anche di carattere internazionale;

completamento di itinerari, in modo tale da migliorare la funzionalità di tratte già in esercizio;

ripristino viabilità, in modo da superare specifiche criticità manifestatesi sulla rete stradale a seguito di eventi alluvionali;

che gli interventi rientranti nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche denominati «Sistema tangenziale di Lucca - tratto Lucca est - 1° stralcio», di cui al predetto allegato A - Sezione nuove opere - ambito A, e «Nuova Aurelia - viabilità di accesso all'hub portuale di Savona - svincolo di Margonara», di cui al predetto allegato A - Sezione integrazioni e completamenti lavori in corso di nuove opere, sono finanziati subordinatamente alla definizione delle procedure di approvazione dei relativi progetti come previsto dalle leggi di riferimento;

che le risorse destinate a favore di investimenti localizzati nel Mezzogiorno (calcolato includendo Abruzzo e Sardegna) sono pari a 60,33 milioni di euro, corrispondenti al 14 per cento circa dell'importo complessivo degli investimenti del contratto espresso al netto degli investimenti diffusi (432,5 milioni di euro);

che tale ripartizione di risorse tiene conto degli stanziamenti complessivi della legge di stabilità 2014 che ha previsto lo stanziamento di 340 milioni di euro aggiuntivi per l'avvio di un ulteriore tratto della autostrada Salerno - Reggio Calabria, nonché rifinanziato il Programma ponti e gallerie, destinato nella misura del 60 per cento alle regioni del Sud;

che lo schema di contratto, all'art. 2, regola la prestazione di servizi da parte della concessionaria;

che, in particolare, i suddetti servizi sono elencati nell'allegato «B» (parte integrante del contratto) e classificati nelle macrocategorie «Manutenzione e sicurezza», «Vigilanza» e «Monitoraggio strade e infomobilità» e in relative sottocategorie, e che, per ciascun servizio, sono riportati finalità, descrizione, modalità e tempi di erogazione;

che le risorse destinate ai suddetti servizi, da acquisire ai sensi dell'art. 19, comma 9-bis, del citato decreto-legge n. 78/2009 e dell'art. 15, comma 4, del citato decreto-legge n. 78/2010, a titolo di integrazione del canone annuo corrisposto ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della predetta legge n. 296/2006 e successive modificazioni, sono stimate, per il 2014, in 588,5 milioni di euro;

che in apposita tabella allegata alla relazione istruttoria le predette risorse destinate ai servizi sono ripartite sia secondo le categorie indicate nell'allegato «B», sia su base geografica e, più specificatamente, in relazione alle assegnazioni programmate per i vari Compartimenti della viabilità;

