

“Il Sistema Tangenziale di Lucca nella programmazione sovraordinata”

Palazzo Ducale
1 luglio 2016



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

PREMESSA

In uno **Stato democratico**, come il nostro si vanta di essere, **il rapporto fra la Pubblica Amministrazione, in tutte le sue sfaccettature, ed i cittadini, non deve essere improntato ad un concetto di SUDDITANZA ma ad un rapporto di PARTECIPAZIONE e COLLABORAZIONE.** Questo concetto è ben presente nel nostro ordinamento ed assume l'aspetto della **TRASPARENZA degli atti della Pubblica Amministrazione e della PARTECIPAZIONE alla elaborazione delle politiche**



La programmazione dell'infrastruttura

ovvero

**Come si è pervenuti alla previsione
dell'opera contenuta nel Piano
Regionale Integrato delle Infrastrutture
e della Mobilità (PRIIM)?**



Il Tavolo Tecnico per la Viabilità della piana del 3 febbraio 2003

*«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.»***

CFR. Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Adunanza del 22/01/2016



L'Intesa Generale Quadro del 18/04/2003

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”** 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», «da definirsi d'intesa con i Comuni interessati, la Provincia e la Regione»** (intesa all'epoca inesistente N.d.R.), 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»** 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».



Piano Regionale delle Mobilità e della Logistica del 2004

Per la Regione Toscana, Ente firmatario dell'Intesa Generale Quadro Stato-Toscana 18/04/2003, l'opera era chiaramente una ipotesi progettuale, che non prevedeva necessariamente nuovo consumo di territorio, ma anzi prediligeva “in primis” il **riutilizzo della rete stradale esistente**. A riprova di ciò, nel Piano Regionale delle Mobilità e della Logistica, approvato dal Consiglio della Regione Toscana nel 2004, in cui l'Intesa Generale Quadro Stato-Toscana 18/04/2003 è espressamente richiamata, si legge che:

*«L'intervento di maggior rilievo nel prossimo futuro è probabilmente l'apertura del nuovo casello sulla A11, in località Frizzone presso Capannori, a servizio di una vasta area produttiva. **Esso rappresenta anche una parte del collegamento Nord Sud che si vorrebbe stabilire tra Ponte a Moriano e l'asse autostradale, attraverso la riorganizzazione della rete viaria più che con viabilità ex novo. (...) si è inoltre intervenuti sul casello di Lucca con uno spostamento e una riorganizzazione dei raccordi con la A11, tra l'altro raggiungendo la completezza di congiunzione tra tutte le direzioni di marcia che prima mancava.**»*

CFR. pag. 119 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DELLA LOGISTICA della Regione Toscana, Allegato 8, Distretti e innovazione - Le funzioni logistiche e di trasporto, (Delibera di Giunta Regionale Toscana n. 63 del 22 giugno 2004, Supplemento al Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 29 del 21.7.2004)



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Piano Regionale delle Mobilità e della Logistica del 2004

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, ha espresso la seguente valutazione:

*«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.»*

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>



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

DGRT n. 1020 del 17/10/2005, “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”

«Vista la deliberazione della Giunta Provinciale di Lucca n. 347 del 15/09/2005, con la quale viene espresso parere negativo sulla realizzazione dell'opera, così come proposta da ANAS, (...), precisando che il suddetto parere motivato trova motivazione nelle conclusioni dell'istruttoria tecnica dei propri uffici, allegata quale parte integrante della stessa deliberazione;»,

che ha

«Preso atto che non risulta raggiunta alcuna intesa aggiuntiva tra Governo, Regione ed Enti Locali per quanto riguarda la realizzazione della tangenziale di Lucca così come previsto dall'Intesa sottoscritta in data 18 aprile 2003

(...)

Riscontrato che la necessità del sistema tangenziale non è dimostrata dagli studi trasportistici e quindi non sussiste il presupposto fondamentale che motiverrebbe la proposta progettuale;»



DGRT n. 1020 del 17/10/2005, “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”

ha deliberato

«1) Di esprimere parere contrario al conseguimento dell'intesa sulla localizzazione, ai sensi del 4° comma dell'articolo 3 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190, delle opere previste nel progetto preliminare denominato “Sistema Tangenziale di Lucca”, trasmesso dalla Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione di ANAS S.p.A. con nota n.003405 del 21/06/2005 (...)

3) di dare atto che il presente parere non rappresenta in alcun modo acquiescenza rispetto all'illegittimità della procedura attivata dalla Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione di ANAS S.p.A., riservandosi pertanto di impugnare gli atti lesivi nelle competenti sedi giudiziarie;»



"Documento d'Intesa sulle Infrastrutture necessarie a migliorare il sistema di mobilità nella Piana di Lucca", sottoscritto il 6 marzo 2008

Intesa sottoscritta dalla Provincia di Lucca, dai Comuni di Lucca, Capannori, Porcari, Altopascio, Montecarlo, Villa Basilica e dall'Associazione Industriali e dalla Camera di Commercio della provincia di Lucca

“PREMESSE. ... Il tema della mobilità rappresenta una delle componenti essenziali dell'attività di governo del territorio in quanto la domanda di trasporto risulta pesantemente influenzata dalle scelte insediative ed in particolare la localizzazione dei poli attrattori/generatori di traffico; peraltro una corretta gestione della stessa non può prescindere da valutazioni che devono integrare il piano urbanistico contenente le scelte urbanistiche con altri strumenti quali il **piano delle funzioni e il piano degli orari**. ...

"Documento d'Intesa sulle Infrastrutture necessarie a migliorare il sistema di mobilità nella Piana di Lucca", sottoscritto il 6 marzo 2008

*Sulla base dei risultati emersi dal complesso delle analisi dello studio svolto dalla Provincia di Lucca, è stata **elaborata una proposta di assetto della mobilità della Piana di Lucca** che tiene conto delle previsioni urbanistiche definite, dei progetti in corso di esecuzione, degli accordi e delle intese sottoscritte e confermate nonché della necessità di perseguire il risultato ottimale attraverso una sinergia di azioni che presuppongono un corretto equilibrio tra le diverse componenti modali su ferro e su gomma, collettive ed individuali, passeggeri e merci"*

GLI ENTI ... CONCORDANO: C) di condividere la documentazione tecnica elaborata dalla Provincia di Lucca con il contributo degli enti partecipanti alla presente intesa ..."



Il Programma di Miglioramento sistema viario della Piana di Lucca



Comunicato stampa

Gli scenari ipotizzati dai tecnici di Palazzo Ducale al 2015: dall'assenza di nuove infrastrutture alle nuove arterie secondo le previsioni urbanistiche

LA FUTURA VIABILITA' DELLA PIANA DI LUCCA: LO STUDIO DELLA PROVINCIA DIMOSTRA LA DIMINUZIONE DEL TRAFFICO GRAZIE AGLI ASSI VIARI

Lo studio del 2008

Lo studio sui flussi di traffico condotto per conto della Provincia dalle società "Policreo" di Parma, "Tages" di Pisa e "Nus" di Milano nel 2008, già dimostra che i volumi di traffico a Lucca e nella Piana sono altissimi e che i benefici derivanti dalla realizzazione dei nuovi assi viari riguardano non solo la cintura della circonvallazione di Lucca, ma anche le zone più congestionate del comune di Capannori.

Lo studio, parte integrante del "**Programma di miglioramento del sistema viario della Piana di Lucca**", è stato condiviso e approvato con il protocollo d'intesa del marzo 2008 dalla Provincia, dai Comuni della Piana, dall'Associazione industriali e dalla Camera di Commercio. Gli obiettivi dello

.. stampa, il presidente della Provincia **Stefano Baccelli**, l'assessore provinciale alla viabilità **Luigi Rovai**, il direttore generale **Riccardo Gaddi**, e il coordinatore dell'area Territorio ed infrastrutture **Francesca Lazzari**.

Lo studio del 2008

Lo studio sui flussi di traffico condotto per conto della Provincia dalle società "Policreo" di Parma, "Tages" di Pisa e "Nus" di Milano nel 2008, già dimostra che i volumi di traffico a Lucca e nella Piana sono altissimi e che i benefici derivanti dalla realizzazione dei nuovi assi viari riguardano non solo la cintura della circonvallazione di Lucca, ma anche le zone più congestionate del comune di Capannori.

Lo studio, parte integrante del "**Programma di miglioramento del sistema viario della Piana di Lucca**", è stato condiviso e approvato con il protocollo d'intesa del marzo 2008 dalla Provincia, dai Comuni della Piana, dall'Associazione industriali e dalla Camera di Commercio. Gli obiettivi dello studio consistevano nell'individuare azioni mirate al miglioramento del grado di prestazione trasportistica della rete, all'aumento dei livelli di sicurezza e alla riqualificazione ambientale, in particolare dei contesti urbani attraversati. Le analisi di dettaglio riportate nello stesso, muovendosi in coerenza coi regolamenti urbanistici dei Comuni, riguardano oltre all'analisi trasportistica, anche la ricettività ambientale rispetto alle nuove infrastrutture e contengono, avendo verificato la proposta progettuale del nuovo sistema di viabilità, indirizzi alla progettazione, al fine di integrare il progetto del nuovo sistema viario con il contesto territoriale di riferimento.

18/05/13

Ufficio Stampa della Provincia di Lucca
Tel. 0583/417274 – 417494 – 417933
e-mail: ufficiostampa@provincia.lucca.it



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Il Programma di Miglioramento sistema viario della Piana di Lucca

www.provincia.lucca.it/pianificazione/index.php?id=281



Pianificazione Territoriale e Mobilità

iscriviti alla mailing list

Home Struttura organizzativa Garante Contatti Richiedi informazioni

- Pianificazione Territoriale
- Pianificazione Comunale
- Pianificazione Ambientale
- Mobilità
- Progetti comunitari
- Sistema Informativo Geografico



sei in: [Mobilità](#) > [Componenti del sistema mobilità](#) > [Viabilità](#) > [Piana di Lucca](#) > **Programma di miglioramento del sistema viario**

Programma di miglioramento del sistema viario

Il "Programma di Miglioramento del Sistema Viario della Piana di Lucca" è stato recepito nell'intesa siglata in data 6 marzo 2008 quale proposta progettuale da tutti i Comuni della Piana oltre che dalla Provincia, dalla Camera di Commercio e dalla Associazione Industriali.

Il programma si articola in tre paragrafi e un allegato (A): nel primo vengono individuati e definiti gli strumenti necessari per effettuare l'analisi trasportistica (1), nel secondo vengono individuate le prospettive evolutive del livello di prestazione della rete (2) e nel terzo definiti e studiati gli scenari futuri del sistema (3):

- [1. Strumenti ed analisi trasportistica](#)
- [2. Prospettive evolutive del livello di prestazione della rete](#)
- [3. Definizione degli scenari futuri](#)

[Allegato A](#) (1A. Itinerari - 1B Incremento di volumi veicolari a seguito dello spostamento del casello A11 di Capannori - 1C. matrici O/D degli spostamenti su strada nella fascia oraria 7.30-8.30)

AGGIORNAMENTI:

- [- Sintesi scenari anno 2015](#)
- [- Rilevi flussi di traffico 2013](#)

Il Programma è stato sviluppato dal Dipartimento Infrastrutture e Pianificazione dell'Amministrazione provinciale di Lucca ed in particolare il Servizio "Viabilità e Il.pp." e dal Servizio "Urbanistica e Mobilità", congiuntamente alle società consulenti, *Polireo srl, Tages scri e NUS srl.



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica

Servizio Pianificazione Territoriale



POLICREO SOCIETA' DI PROGETTAZIONE - SRL
43123 PARMA - VIA BONDÌ, 14 A - TEL. 0521 240605 (N.4 LINEE) - FAX 0521 240621
CODICE FISCALE E PARTITA IVA 01591880347 - R.E.A. PR N. 0145022
REGISTRO IMPRESE PR N.17821 - CAPITALE SOCIALE € 96.000,00 I.V.
E-MAIL: INFO@POLICREO.IT - SITO INTERNET: WWW.POLICREO.IT
INGEGNERIARCHITETTURAAMBIENTE

Provincia di Lucca
Protocollo generale **E**
N. 0205411 data 23/10/2012
Classificazione: 11.2.3

*Tutti gli allegati
indicati sono in
più copie al
Servizio ricevute*

Parma, 3 ottobre 2012

Spett.le
PROVINCIA DI LUCCA
Servizio Viabilità
Piazza Napoleone, 1
55100 LUCCA
Alla c.a. Ing. Riccardo Gaddi

Spett.le
PROVINCIA DI LUCCA
Servizio Urbanistica
Piazza Napoleone, 1
55100 LUCCA
Alla c.a. Arch. Francesca Lazzari

NS. RIF. N° LU07/LT02

OGGETTO: Prestazioni tecnico-professionali per la redazione dello studio relativo al programma di miglioramento della mobilità automobilistica della Piana di Lucca, del sistema urbano di Lucca e dell'accessibilità al sistema autostradale nell'ambito del progetto "Sistema della mobilità nella Piana di Lucca e tangenziale Est della città capoluogo".

Vs. rif. determinazione dirigenziale n° 256 del 26/03/2007 e rep. n° 278 del 29/11/07.

TRASMISSIONE ELABORATI CONTRATTUALI

In allegato alla presente si trasmette n° 1 copia cartacea della documentazione progettuale, di seguito elencata, inerente le prestazioni oggetto di incarico, oltre a n° 1 CD contenente tutti i files in formato editabile e non editabile.

ELENCO ELABORATI

Codice	Titolo	Scala
VI/A.1	Relazione (rev 2011.05.18)	
VI/B.1.1	Campagna di rilevamento del traffico: principali itinerari viabilistici oggetto di monitoraggio	1:25.000
VI/B.1.2.1	Schede degli itinerari oggetto della campagna di rilevamento (IT 01 - IT10)	-
VI/B.1.2.2	Schede degli itinerari oggetto della campagna di rilevamento (IT 11 - IT20)	-
VI/B.2.1.1	Studio della mobilità - Analisi dello stato di fatto	
Tav. 1.1.1	Carta delle isocrone - mattina entrata	1:50.000 A3
Tav. 1.1.2	Carta delle isocrone - mattina uscita	1:50.000 A3
Tav. 1.2.1	Carta delle isocrone - sera entrata	1:50.000 A3
Tav. 1.2.2	Carta delle isocrone - sera uscita	1:50.000 A3
Tav. 2.1.1	Analisi itinerari di monitoraggio - mattina entrata	1:50.000 A3
Tav. 2.1.2	Analisi itinerari di monitoraggio - mattina uscita	1:50.000 A3

Codice	Titolo	Scala
Tav. 2.2.1	Analisi itinerari di monitoraggio - sera entrata	1:50.000 A3
Tav. 2.2.2	Analisi itinerari di monitoraggio - sera uscita	1:50.000 A3
Tav. 2.3.1	Analisi itinerari di monitoraggio - media giornaliera entrata	1:50.000 A3
Tav. 2.3.2	Analisi itinerari di monitoraggio - media giornaliera uscita	1:50.000 A3
Tav. 2.4.1	Analisi itinerari di monitoraggio - anello mura IT 01 - mattina	1:20.000 A3
Tav. 2.4.2	Analisi itinerari di monitoraggio - anello mura IT 01 - sera	1:20.000 A3
Tav. 2.4.3	Analisi itinerari di monitoraggio - anello mura IT 01 - media giornaliera	1:20.000 A3
VI/B.2.1.2	Studio della mobilità - Nodi critici	
VI/B.2.2	Studio della mobilità - Analisi degli scenari di progetto	
Tav. 1.1.1	Scenario 0 - anno 2007	1:50.000
Tav. 1.2.1	Scenario 1 - anno 2010	1:50.000
Tav. 1.3.1	Scenario 2 - anno 2013	1:50.000
Tav. 1.4.1	Scenario 3A - anno 2013	1:50.000
Tav. 1.5.1	Scenario 3B.1 - anno 2013	1:50.000
Tav. 1.6.1	Scenario 3B.2 - anno 2013	1:50.000
Tav. 1.7.1	Scenario 3C - anno 2013	1:50.000
Tav. 1.8.1	Scenario Tavolo Tecnico - anno 2013	1:50.000
Tav. 1.9.1	Scenario ANAS - anno 2013	1:50.000

Valutazione ambientale

VI/C.1.1	Carta geologica	1:25.000
VI/C.1.2	Carta geomorfologica	1:25.000
VI/C.1.3	Carta idrogeologica e della vulnerabilità	1:25.000
VI/C.1.4	Carta delle acque superficiali	1:25.000
VI/C.1.5	Carta del sistema agricolo	1:25.000
VI/C.1.6	Carta del sistema naturale	1:25.000
VI/C.1.7	Carta del sistema insediativo	1:25.000
VI/C.1.8	Carta di sintesi delle caratteristiche del paesaggio	1:25.000

Ricettività dell'ambiente rispetto a nuove infrastrutture stradali

VI/C.2.3	Ricettività del suolo e sottosuolo rispetto a nuove infrastrutture stradali	1:25.000
VI/C.2.4	Ricettività delle acque sotterranee rispetto a nuove infrastrutture stradali	1:25.000
VI/C.2.5	Ricettività delle acque superficiali rispetto a nuove infrastrutture stradali	1:25.000
VI/C.2.6	Ricettività del sistema agricolo rispetto a nuove infrastrutture stradali	1:25.000
VI/C.2.7	Ricettività del sistema naturale rispetto a nuove infrastrutture stradali	1:25.000
VI/C.2.8	Ricettività della struttura insediativa rispetto a nuove infrastrutture stradali	1:25.000
VI/C.2.9	Ricettività del paesaggio rispetto a nuove infrastrutture stradali	1:25.000
VI/C.3.1	Sintesi della ricettività del sistema naturale e della struttura insediativa rispetto a nuove infrastrutture stradali	1:25.000
VI/C.3.2	Sintesi della ricettività del sistema naturale e della struttura insediativa rispetto a nuove infrastrutture stradali - scenari 3A, 3B1, 3C	1:25.000
VI/C.3.3	Sintesi della ricettività del sistema naturale e della struttura insediativa rispetto a nuove infrastrutture stradali - scenari Tavolo Tecnico, ANAS	1:25.000



SISTEMA QUALITÀ
CERTIFICATO N° 50 100 3605 - REV 02



POLICREO SOCIETA' DI PROGETTAZIONE - SRL
VIA BONDÌ, 14 A - 43100 PARMA



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica



PROVINCIA DI LUCCA

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO DELLA
MOBILITA' AUTOMOBILISTICA DELLA PIANA
DI LUCCA, DEL SISTEMA URBANO DI LUCCA E
DELL'ACCESSIBILITA' AL SISTEMA AUTOSTRADALE

VALUTAZIONE INTEGRATA

AI SENSI DEL TITOLO II CAPO I DELLA LEGGE REGIONALE 3 GENNAIO 2005 N°1

Descrizione

RELAZIONE

-

Scala

Tavola n.

VI/A.1

MARZO 2007

Data



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica

PROVINCIA DI LUCCA

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ AUTOMOBILISTICA DELLA PIANA DI LUCCA,
DEL SISTEMA URBANO DI LUCCA E DELL'ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA AUTOSTRADALE

VALUTAZIONE INTEGRATA

ai sensi del Titolo II capo I della legge regionale 3 gennaio 2005, n°1

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	5
2. IL PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' AUTOMOBILISTICA DELLA PIANA DI LUCCA, DEL SISTEMA URBANO DI LUCCA E DELL'ACCESSIBILITA' AL SISTEMA AUTOSTRADALE	9
2.1 DESCRIZIONE SINTETICA DELLA NATURA DEI BENI E/O DEI SERVIZI OFFERTI DALL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA	9
2.2 IL RUOLO E GLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA NEL CONTESTO DELLA MOBILITA' STRATEGICA DELL'AREA TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	9
3. DEFINIZIONE DEGLI SCENARI PROGRAMMATICI DI RIFERIMENTO	10
3.1 L'ANALISI DELLA MOBILITÀ	10
3.1.1 L'area di influenza del programma rispetto al sistema della mobilità	10
3.1.2 La gerarchizzazione della rete	10
3.1.3 L'individuazione dei principali itinerari.....	10
3.1.4 Le campagne di monitoraggio.....	10
3.1.5 L'incidentalità.....	10
3.1.6 La definizione delle criticità della rete	10
3.1.7 Valutazione degli scenari programmatici e temporali per l'individuazione dello scenario di riferimento.....	10
3.1.7.1 Scenario 0 – Anno 2007: Stato attuale della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento delle velocità commerciali in relazione ai valori ricavati dalla campagna di monitoraggio del febbraio 2007.....	10
3.1.7.2 Scenario 1 – Anno 2010: Stato programmatico della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento sia della crescita tendenziale della mobilità su base regionale, sia delle velocità commerciali in relazione all'attuazione degli interventi di miglioramento della capacità trasportistica degli itinerari automobilistici	10
3.1.7.3 Scenario 2 – Anno 2013: Stato programmatico della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento della crescita tendenziale della mobilità su base regionale, delle velocità commerciali in relazione all'attuazione degli interventi di miglioramento della capacità trasportistica degli itinerari automobilistici ed attuazione degli interventi infrastrutturali già programmati in sede di PTC e dai comuni di Lucca, Capannori e Altopascio, ad esclusione del sistema tangenziale di Lucca.....	11
3.1.7.4 Scenario 3A – Anno 2013: Stato programmatico della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento della crescita tendenziale della mobilità su base regionale, delle velocità commerciali in relazione all'attuazione degli interventi di miglioramento della capacità trasportistica degli itinerari automobilistici ed attuazione degli interventi infrastrutturali già programmati in sede di PTC e dai comuni di Lucca, Capannori e Altopascio e del sistema tangenziale di Lucca nella configurazione geometrica e funzionale indicata nel RU dei comuni di Lucca e Capannori.....	11
3.1.7.5 Scenario 3B.1 – Anno 2013: Stato programmatico della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento della crescita tendenziale della mobilità su base regionale, delle velocità commerciali in relazione all'attuazione degli interventi di miglioramento della capacità trasportistica degli itinerari automobilistici ed attuazione degli interventi infrastrutturali già programmati in sede di PTC e dai comuni di Lucca, Capannori e Altopascio e del sistema tangenziale di Lucca nella configurazione geometrica e funzionale proposta dall'ANAS.....	11
3.1.7.6 Scenario 3b.2 – Anno 2013: Stato programmatico della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento della crescita tendenziale della mobilità su base regionale ed attuazione del sistema tangenziale di Lucca nella configurazione geometrica e funzionale proposta dall'ANAS.....	11
3.1.7.7 Scenario 3C – Anno 2013: Stato programmatico della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento della crescita tendenziale della mobilità su base regionale, delle velocità	

PROVINCIA DI LUCCA

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ AUTOMOBILISTICA DELLA PIANA DI LUCCA,
DEL SISTEMA URBANO DI LUCCA E DELL'ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA AUTOSTRADALE

VALUTAZIONE INTEGRATA

ai sensi del Titolo II capo I della legge regionale 3 gennaio 2005, n°1

commerciali in relazione all'attuazione degli interventi di miglioramento della capacità trasportistica degli itinerari automobilistici ed attuazione degli interventi infrastrutturali già programmati in sede di PTC e dai comuni di Lucca, Capannori e Altopascio e del sistema tangenziale di Lucca in una possibile configurazione geometrica e funzionale coerente con le nuove valutazioni trasportistiche ed ambientali e tendente a superare alcune criticità espresse dagli Enti locali sul progetto proposto da ANAS	11
3.1.7.8 Scenario Tavolo Tecnico - Anno 2013: Stato programmatico della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento della crescita tendenziale della mobilità su base regionale, delle velocità commerciali in relazione all'attuazione degli interventi di miglioramento della capacità trasportistica degli itinerari automobilistici ed attuazione degli interventi infrastrutturali già programmati in sede di PTC e dai comuni di Lucca, Capannori e Altopascio e del sistema tangenziale di Lucca nella configurazione geometrica e funzionale indicata nel RU dei comuni di Lucca e Capannori, con le modifiche di cui al verbale del 05-04-07	12
3.1.7.9 Scenario ANAS - Anno 2013: Stato programmatico della rete, riferito all'ora di punta del mattino con aggiornamento della crescita tendenziale della mobilità su base regionale, delle velocità commerciali in relazione all'attuazione degli interventi di miglioramento della capacità trasportistica degli itinerari automobilistici ed attuazione degli interventi infrastrutturali già programmati in sede di PTC e dai comuni di Lucca, Capannori e Altopascio e del sistema tangenziale di Lucca nella configurazione geometrica e funzionale proposta da ANAS, con le modifiche di cui al verbale del 05-04-07.....	12
3.1.8 Scelta dello scenario programmatico e temporale a cui riferire le scelte progettuali del programma di miglioramento della mobilità automobilistica della piana di Lucca, del sistema urbano di Lucca e dell'accessibilità al sistema autostradale	12
3.2 DEFINIZIONE DEI CONTENUTI PROGETTUALI DEL PROGRAMMA	12
3.2.1 Interventi progettuali per il miglioramento degli attuali itinerari automobilistici nell'ambito della Piana di Lucca, del sistema urbano della Città di Lucca e dell'accessibilità al sistema autostradale	12
3.2.1.1 Interventi di potenziamento della capacità trasportistica dei nodi più critici della rete	12
3.2.1.2 Interventi di potenziamento della capacità trasportistica degli archi più critici della rete	12
3.2.1.3 Attuazione degli interventi di potenziamento strutturale e funzionale della rete in ambito urbano e suburbano	12
3.2.2 Interventi progettuali per la realizzazione della Tangenziale Est di Lucca e della viabilità complementare.....	12
4. VALUTAZIONE INTEGRATA: CRITERI METODOLOGICI	13
4.1 DESCRIZIONE DEL PROCESSO DI VALUTAZIONE INTEGRATA	18
5. VALUTAZIONE AMBIENTALE.....	19
5.1 RAPPORTO AMBIENTALE	19
5.1.1 Sistema naturale.....	19
5.1.1.1 Componenti abiotiche	19
5.1.1.1.1 Suolo e sottosuolo	19
5.1.1.1.1.1 Geologia.....	19
5.1.1.1.1.2 Geomorfologia.....	20
5.1.1.1.1.3 Sismica.....	22
5.1.1.1.1.4 Subsidenza.....	23
5.1.1.1.1.5 Geotecnica.....	24
5.1.1.1.2 Acque superficiali e sotterranee	25
5.1.1.1.2.1 Acque superficiali	25
5.1.1.1.2.2 Acque sotterranee	36
5.1.1.2 Componenti biotiche	40
5.1.1.2.1 Vegetazione e flora	40
5.1.1.2.2 Fauna	44
5.1.1.2.3 Ecosistemi	48
5.1.2 Sistema antropico	51



Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica

PROVINCIA DI LUCCA

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ AUTOMOBILISTICA DELLA PIANA DI LUCCA,
DEL SISTEMA URBANO DI LUCCA E DELL'ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA AUTOSTRADALE

VALUTAZIONE INTEGRATA

ai sensi del Titolo II capo I della legge regionale 3 gennaio 2005, n°1

5.1.2.1	Clima e atmosfera	51
5.1.2.1.1	Normativa di riferimento per la qualità dell'aria	51
5.1.2.1.1.1	La normativa a livello dell'U.E.	51
5.1.2.1.1.2	La normativa nazionale	51
5.1.2.1.1.3	La normativa regionale	51
5.1.2.1.2	Inquadramento atmosferico	51
5.1.2.1.2.1	La classificazione del territorio regionale	52
5.1.2.1.2.2	I dati esistenti sulla qualità dell'aria	52
5.1.2.1.2.3	I dati dell'inventario regionale I.R.S.E.	52
5.1.2.1.3	Inquadramento climatico	52
5.1.2.1.3.1	Aspetti meteorologici generali	52
5.1.2.1.3.2	Identificazione climatologia su scala locale	52
5.1.2.2	Rumore	52
5.1.2.2.1	Norme di riferimento	52
5.1.2.2.1.1	La normativa a livello nazionale	52
5.1.2.2.1.2	La normativa a livello regionale	52
5.1.2.2.2	Stato di fatto sull'inquinamento acustico	52
5.1.2.2.2.1	Premessa	52
5.1.2.2.2.2	Piani comunali di classificazione acustica	52
5.1.2.2.2.3	Dati di monitoraggio esistenti	52
5.1.2.3	Agricoltura	52
5.1.2.4	Struttura insediativa	55
5.1.2.4.1	La rete dei beni culturali	56
5.1.2.4.2	La villa lucchese e il suo territorio	57
5.1.2.5	Salute e benessere	59
5.1.2.5.1	Sorgenti di inquinamento	59
5.1.2.5.2	L'ambito di indagine	59
5.1.2.6	Condizioni socio economiche	59
5.1.2.6.1	La popolazione	59
5.1.2.6.2	Mercato del lavoro	68
5.1.2.6.3	Attività produttive	71
5.1.2.6.3.1	La ricchezza prodotta	71
5.1.2.6.3.2	Agricoltura	72
5.1.2.6.3.3	Industria e servizi	76
5.1.2.6.4	La ricettività e le attività commerciali	81
5.1.2.6.4.1	L'industria della ricettività	81
5.1.2.6.4.2	Le attività commerciali	83
5.2	RICETTIVITÀ DELL'AMBIENTE RISPETTO A NUOVE INFRASTRUTTURE STRADALI	86
5.2.1	Sistema naturale	86
5.2.1.1	Componenti abiotiche	86
5.2.1.1.1	Suolo e sottosuolo	86
5.2.1.1.2	Acque superficiali	88
5.2.1.1.2.1	Metodologia di studio	88
5.2.1.1.2.2	Ricettività per il sistema acque superficiali	90
5.2.1.1.3	Acque sotterranee	96
5.2.1.1.3.1	Ricettività per il sistema acque sotterranee	96
5.2.1.2	Componenti biotiche	98
5.2.1.2.1	Metodologia	98
5.2.1.2.2	Analisi dei sistemi ambientali individuati	101
5.2.2	Sistema antropico	125
5.2.2.1	Clima e atmosfera	125
5.2.2.2	Rumore	125
5.2.2.3	Agricoltura	125
5.2.2.3.1	Metodologia	125

PROVINCIA DI LUCCA

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ AUTOMOBILISTICA DELLA PIANA DI LUCCA,
DEL SISTEMA URBANO DI LUCCA E DELL'ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA AUTOSTRADALE

VALUTAZIONE INTEGRATA

ai sensi del Titolo II capo I della legge regionale 3 gennaio 2005, n°1

5.2.2.3.2	Analisi dei sistemi agricoli individuati	128
5.2.2.4	Struttura insediativa e paesaggio	139
5.2.2.4.1	Struttura insediativa	139
5.2.2.4.2	Paesaggio	142
5.2.2.5	Condizioni socio economiche	145
5.2.2.5.1	Ricettività demografica	145
5.2.2.5.2	Ricettività economica	145
5.3	DESCRIZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI	146
5.3.1	Sistema naturale	146
5.3.1.1	Componenti abiotiche	146
5.3.1.1.1	Acque superficiali e sotterranee	146
5.3.1.2	Componenti biotiche	146
5.3.1.2.1	Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi, agricoltura	146
5.3.2	Sistema antropico	147
5.3.2.1	Clima e atmosfera	147
5.3.2.2	Rumore	147
5.3.2.3	Struttura insediativa	147
5.3.2.4	Condizioni socio economiche	147
5.3.2.4.1	Fase di cantiere	147
5.3.2.4.2	Fase di esercizio	149
6.	VALUTAZIONI CONCLUSIVE PER LA RIFORMULAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ AUTOMOBILISTICA DELLA PIANA DI LUCCA, DEL SISTEMA URBANO DELLA CITTÀ DI LUCCA E DELL'ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA AUTOSTRADALE	152
6.1	INDIRIZZI PER LA PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO PRESTAZIONALE DEGLI ITINERARI AUTOMOBILISTICI NELL'AMBITO DELLA PIANA DI LUCCA, DEL SISTEMA URBANO DELLA CITTÀ DI LUCCA E DELL'ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA AUTOSTRADALE	152
6.1.1	Requisiti tecnico-funzionali	152
6.1.2	Requisiti ambientali	152
6.2	INDIRIZZI PER LA PROGETTAZIONE DELLA TANGENZIALE EST DELLA CITTÀ DI LUCCA E DELLE VIABILITÀ COMPLEMENTARI	152
6.2.1	Requisiti tecnico-funzionali	152
6.2.2	Requisiti ambientali	152
7.	SINTESI IN LINGUAGGIO NON TECNICO	153



Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica -Relazione VI_A.1-

"La nuova funzione infrastrutturale offerta dalla realizzazione della Tangenziale Est, già prevista in termini strategici dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Lucca e confermata negli strumenti urbanistici comunali, risulta oggi potenzialmente realizzabile in quanto opera prevista dal ????"

**MA L'OPERA E' PREVISTA DA
CHE ??? !!!**

Ovverosia L'opera, nel 2008, in quale PROGRAMMA era inserita e /o prevista???



Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica -Relazione VI_A.1-

"La possibilità oggettiva di poter attuare, nel breve periodo, questo importante intervento infrastrutturale, determina la necessità, ancorché tale opera sia espressamente prevista in tutti gli strumenti di programmazione territoriale, di operare una "Valutazione integrata" del processo valutativo che ne ha determinato la previsione nell'ambito delle programmazioni infrastrutturali strategiche, effettuate dal complesso degli strumenti di pianificazione urbanistica sia a livello sovraordinato, che locale."



Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica -Relazione VI_A.1-

"Ciò anche in ragione della possibilità di valutare la competitività e l'efficienza complessiva della nuova infrastruttura rispetto a nuovi scenari alternativi di carattere trasportistico, e più in generale di messa in sicurezza della rete stradale presente nell'ambito del territorio della Piana di Lucca."



Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica -Relazione VI_A.1-

"La valutazione integrata di un'opera in generale, ma ancor più nel caso di una infrastruttura stradale, è un passaggio metodologico essenziale per confermare l'adequatezza delle previsioni strategiche perseguite dagli strumenti di pianificazione sovraordinata."



Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica -Relazione VI_A.1-

"L'Amministrazione Provinciale di Lucca e le Amministrazioni locali della Piana intendono promuovere uno specifico studio, al fine di operare tale verifica nel rispetto di un processo democratico e dialettico che deve necessariamente contraddistinguere l'attività di governo del territorio"

[N.d.R. Quanto all'inciso su citato che dire? In quale modo è avvenuto il "processo democratico e dialettico che deve necessariamente contraddistinguere l'attività di governo del territorio" che le Amministrazioni hanno solo immaginato?]



Il Programma di Miglioramento della Mobilità Automobilistica -Relazione VI_A.1-

Lo schema proposto di seguito rappresenta in modo schematico le principali attività coinvolte nella fase di verifica/monitoraggio.

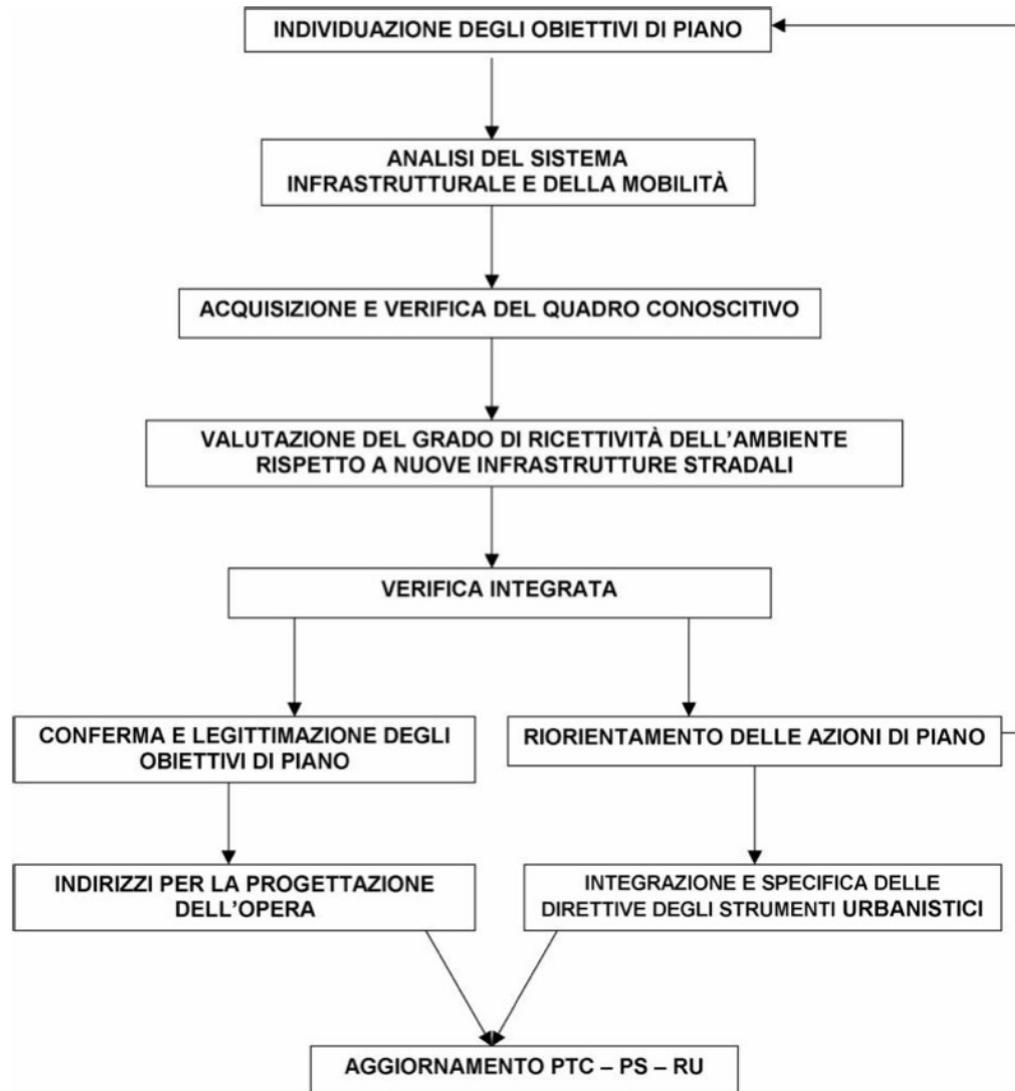


Figura 1.1 - Schema processo fase di monitoraggio

PRIIM - STRADE E AUTOSTRADE DI INTERESSE STATALE



Potenziamento Valichi Appenninici

S.S. 12: Viabilità est di Lucca

Scheda SS-VALAPP-0003-ID64

Tipo infrastruttura: Strada Statale

Piano/Programma/Rif.normativo: IGQ 18/04/03
IGQ22/01/10- Protocollo di Intesa 14/04/2011

Breve descrizione: Potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico che collegano la Toscana con l'Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di adeguare, rendere più sicure e funzionali le arterie attraverso soluzioni che si inseriscano nel territorio tutelando l'ambiente e le popolazioni residenti per un importo complessivo di 1042 mil€.

SS12 dell'Abetone e del Brennero: Viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est. Intervento di valenza strategica per la mobilità della Piana Lucchese.

Province: Lucca

Comuni: Lucca, Capannori, Porcari, Altopascio

Approvazione : Progetto preliminare e SIA in corso.

Stato intervento:

Soggetto attuatore: ANAS

Inizio lavori (reale o prevista):

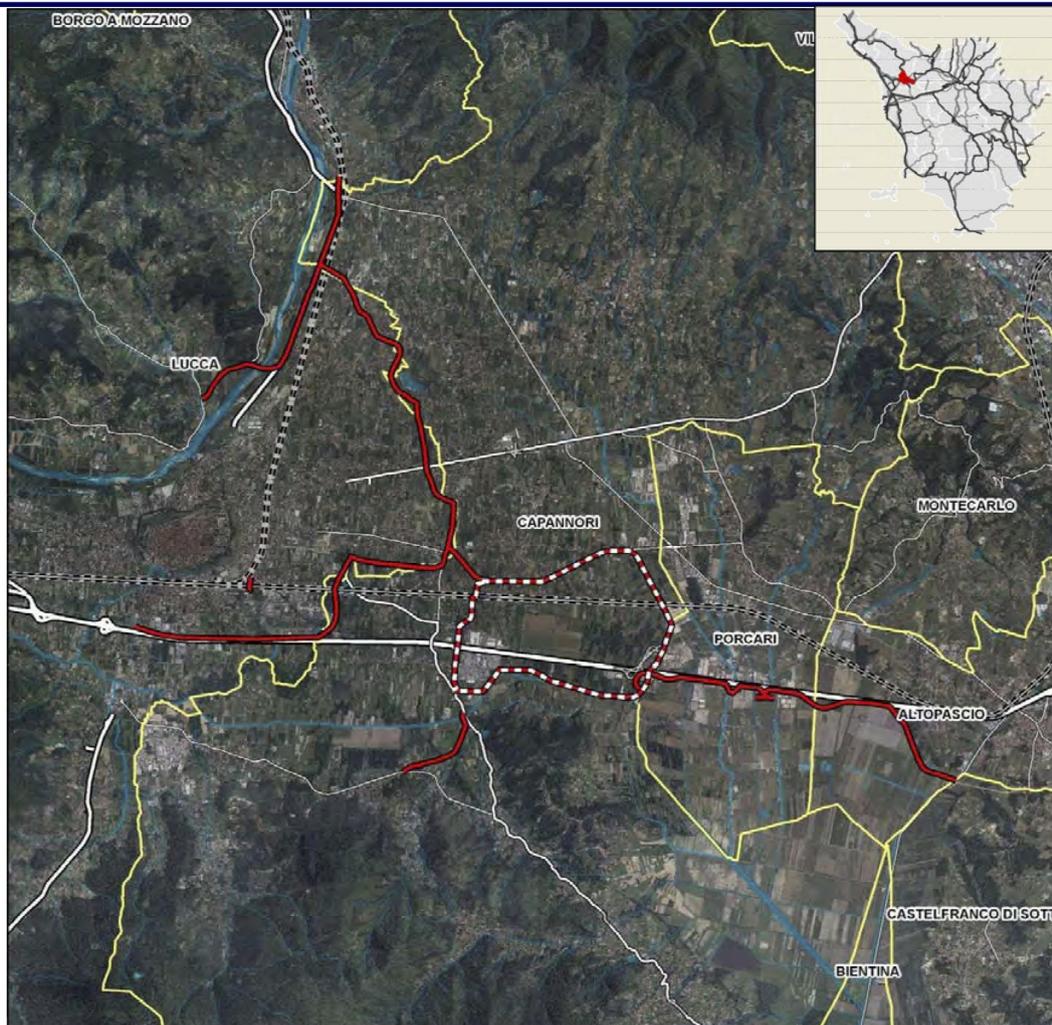
Fine lavori (reale o prevista):

Funzionalità (reale o prevista):

Costo complessivo: 200 mil€

Lunghezza: 22,5 km circa

Note: Il 14/04/2011 è stato firmato Protocollo d'Intesa tra Min.Infrastrutture, ANAS, RT, Provincia di Lucca, Comune di Lucca e Comune di Capannori che prevede interventi connessi e accessori necessari così riepilogabili: asse ovest-est e asse est-ovest, diramazione SS 12 con nuovo ponte sul fiume Serchio, asse nord-sud e l'adeguamento della SS 12 definito in accordo con la Provincia di Lucca ed i Comuni interessati, viabilità di collegamento fra Carrara e casello A11 del Frizzone (adeguamento di via del Rogio), collegamento con Via di Sottomonte, valutando anche il collegamento tra il Frizzone e la circoscrizione di Altopascio, sovrappasso ferroviario area ex scalo merci di Lucca e collegamento con viabilità esistente. Il 04/07/2012 è stato definito il nuovo Documento preliminare per la progettazione.



STATO AVANZAMENTO

Idea Progetto	Studio di fattibilità	Progetto preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Lavori in corso	Esercizio
---------------	-----------------------	----------------------	---------------------	--------------------	-----------------	-----------

Le criticità evidenziate dai Garanti l'Inchiesta Pubblica e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici



Garanti l'Inchiesta Pubblica, Rapporto Interdisciplinare di VIA, A.P. Di Lucca protocollo N.0211563/2014 del 21/10/2014

Comitato dei Garanti (Prof.ssa Maria Rosa Vittadini, Ing. Paolo Berdini e Dott. Gabriele Bollini)

«6. Esiti dell'inchiesta pubblica

Sintesi delle raccomandazioni del Comitato dei Garanti

(redatta a cura del Comitato dei Garanti dell'Inchiesta Pubblica)

...

L'insieme delle difficoltà richiamate dall'Autorità di Bacino del Serchio, da Arpat e dalla società concessionaria Autostrade per l'Italia pongono con grande evidenza l'opportunità di considerare anche altre ipotesi di completamento del sistema tangenziale, da realizzare nel breve periodo, e con costi contenuti. Tali ipotesi sono state a più riprese indicate nel corso degli incontri pubblici e nelle osservazioni scritte. Le seguenti possibili soluzioni appaiono più convincenti di altre e dovrebbero esplicitamente essere considerate nello sviluppo del progetto:

...



Garanti l'Inchiesta Pubblica, Rapporto Interdisciplinare di VIA, A.P. Di Lucca protocollo N.0211563/2014 del 21/10/2014

- ...
- *la complanare "provvisoria" costruita in aderenza all'autostrada sul presupposto che possa trasformarsi in sede autostradale quando si tratterà di realizzare la terza corsia dell'A11. La complanare potrebbe essere costruita provvisoriamente senza sottopasso, rimandando il sottoattraversamento dell'acquedotto del Nottolini a quando sarà possibile realizzarlo per l'intera sezione autostradale, complanare compresa.*
 - **L'utilizzo immediato della capacità autostradale disponibile a servizio dei movimenti est-ovest del traffico locale, contrattando con la Società concessionaria modalità di utilizzo gratuito per il traffico locale della tratta dal casello di Altopascio a Lucca Ovest soluzione già ipotizzata dal PTC della Provincia di Lucca. Le tecnologie ITC consentirebbero agevolmente di introdurre misure selezione e riconoscimento dei veicoli. La remunerazione dei relativi pedaggi alla Società concessionaria dovrebbe derivare dai consistenti risparmi nella realizzazione dell'asse est-ovest.**

... »



Garanti l'Inchiesta Pubblica, Rapporto Interdisciplinare di VIA, A.P. Di Lucca protocollo N.0211563/2014 del 21/10/2014

«Legittimità degli atti amministrativi»

“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 DL163/2006 aggrava l’incertezza e mette in discussione la legalità degli atti”».

Allegato F al RAPPORTO INTERDISCIPLINARE di VIA



Criticità rilevate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel proprio Parere

*«Su tali basi, pertanto, l'Assemblea ritiene che, sebbene alle attuali previsioni di progetto si sia pervenuti dopo un sofferto iter tecnico-amministrativo, di durata quasi trentennale, **le opere previste non potranno pienamente corrispondere agli obiettivi di progetto precedentemente richiamati. Il beneficio conseguibile sarà dunque solo parziale, e si rileva, inoltre, una significativa contraddizione tra le conclusioni dello studio di traffico sopra riportate – che, nel considerare il contesto e la domanda di traffico, fa riferimento a spostamenti sistematici e di breve percorrenza – e le finalità dichiarate per l'intervento, che invece sottolineano la necessità di drenare dalla “circonvallazione” il traffico “di attraversamento”. In proposito, si ritiene opportuno che venga avviato un piano di rilievi del traffico, per valutare la funzionalità degli interventi che verranno realizzati, anche in relazione alla effettiva evoluzione della futura domanda di traffico.**».*

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Adunanza del 22/01/2016



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Il sistema Tangenziale nel PTC



Il sistema tangenziale nel PTC vigente

PROT. 169863	TIT. 7	CL. A	SCL. I
--------------	--------	-------	--------

ADUNANZA G.P. DEL 15.09.2005

DELIBERA N. 347

OGGETTO: 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.

- per quanto riguarda la Piana di Lucca il PTC ha rilevato che le maggiori correnti veicolari in attraversamento sono orientate sulla direzione nord-est nel rapporto tra la Garfagnana-Media Valle con zone delle province di Pistoia, Prato, Firenze, mentre la netta prevalenza dei movimenti è originata e/o destinata all'area urbana (circa 2/3 del totale censito) e richiede quindi la definizione di una alternativa infrastrutturale capace di servire, con un percorso non troppo esterno, non soltanto il traffico in attraversamento, ma anche gli spostamenti diametrali rispetto al centro tra quartieri della corona urbana;

efficiente e ambientalmente compatibile, nella considerazione che efficienza e compatibilità ambientale presuppongono un corretto equilibrio tra le diverse componenti modali di articolazione del sistema di trasporto stesso, su ferro e gomma, collettive e individuali, passeggeri e merci;

- gli indirizzi del Piano in tema di mobilità sono articolati in base alle diverse componenti modali (viabilità, ferrovia, TPL, ciclabili) e in relazione alle principali aree del territorio provinciale;
- per quanto riguarda la Piana di Lucca il PTC ha rilevato che le maggiori correnti veicolari in attraversamento sono orientate sulla direzione nord-est nel rapporto tra la Garfagnana-Media Valle con zone delle province di Pistoia, Prato, Firenze, mentre la netta prevalenza dei movimenti è originata e/o destinata all'area urbana (circa 2/3 del totale censito) e richiede quindi la definizione di una alternativa infrastrutturale capace di servire, con un percorso non troppo esterno, non soltanto il traffico in attraversamento, ma anche gli spostamenti diametrali rispetto al centro tra quartieri della corona urbana;
- gli indirizzi del PTC non contemplano quindi la realizzazione di un sistema tangenziale della città capoluogo ed indicano al contempo, quale priorità, la necessità infrastrutturale del collegamento della Valle del Serchio con la Piana di Lucca e con l'autostrada A11 presso il nuovo casello del Frizzone;



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Il collegamento est-ovest nel PTC

Amministrazione Provinciale di Lucca

Allegati alle norme APPENDICE 2

<i>Mobilità</i>	<i>Sistema stradale e autostradale</i>
<i>Scheda 1</i>	PIANA DI LUCCA: AREA DI LUCCA

CRITERI E INDIRIZZI

- 1) Definizione di un insieme di interventi finalizzati all'adeguamento strutturale e funzionale, alla protezione degli accessi ed alla messa in sicurezza del sistema delle direttrici viarie radiali che convergono sull'area urbana di Lucca con particolare riferimento ai quadranti nord-est e sud-ovest.
- 2) Realizzazione di adeguati raccordi di collegamento tra il sistema dei due caselli di Lucca (V.le Europa e S.Donato) con:
 - l'asse di V.le Einaudi;
 - la direttrice sud della SS 12 proveniente da Pisa;
 - la zona di Mugnano.
- 3) Definizione, relativamente agli interventi di cui al punto 2), di soluzioni progettuali che tendano al massimo contenimento dell'aggravio di carico urbanistico relativo all'ambito territoriale interessato e, conseguentemente, alla ottimale utilizzazione delle infrastrutture esistenti. In tale quadro deve essere valutata, nella fase di definizione degli interventi operativi attinenti la viabilità, anche la possibilità di conferire all'autostrada A11 funzioni urbane, tramite lo sfruttamento dei margini di capacità residua disponibili in tale infrastruttura, ai fini del disimpegno di componenti di traffico di livello locale, e ciò anche tramite il ricorso a soluzioni automatizzate di riorganizzazione del sistema di esazione dei pedaggi.
- 4) Riorganizzazione dell'itinerario viario est-ovest a sud dell'autostrada A11, nei Comuni di Capannori e Porcari, attraverso l'utilizzo e la qualificazione della viabilità esistente e suo raccordo funzionale con il nuovo casello A11 da un lato e con la viabilità dell'intorno della città di Lucca dall'altro.



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Il collegamento nord-sud nel PTC

<i>Mobilità</i>	<i>Sistema stradale e autostradale</i>
<i>Scheda 2</i>	PIANA DI LUCCA: AREA CENTRALE DI CAPANNORI

CRITERI E INDIRIZZI

- 1) Chiusura dell'attuale casello autostradale di Capannori-Carraia per ragioni di inadeguatezza strutturale e di incompatibilità ambientale.
- 2) Realizzazione di un nuovo accesso all'A11, con posizionamento intermedio rispetto ai caselli di Lucca S. Concordio ed Altopascio, ubicato sulla base di un criterio localizzativo che individua il cavalcavia del Frizzone come elemento di fondamentale riferimento; la progettazione dell'opera deve essere resa compatibile con i vincoli di salvaguardia archeologica esistenti sul nuovo sito e deve riguardare anche la viabilità di raccordo tra il nuovo casello ed il sistema viario della Piana.
- 3) Individuazione di un itinerario viario di raccordo tra l'area della Piana e della Valle del Serchio funzionale a favorire l'accessibilità sia al sistema insediativo e produttivo locale sia all'autostrada, tramite un'organica integrazione di tratte di viabilità esistenti e di nuova realizzazione; in relazione a tali finalità generali l'itinerario predetto deve essere realizzato tenendo presenti i seguenti vincoli:
 - assumere la classificazione funzionale di strada extraurbana secondaria;
 - svolgere funzioni di alleggerimento dei centri abitati dal traffico di attraversamento;
 - garantire soluzioni che tengono conto dei caratteri e delle condizioni del territorio interessato riducendo al massimo l'impatto ambientale;
 - garantire la sicurezza e la fluidità degli spostamenti veicolari eliminando al massimo accessi diretti e con intersezioni a raso opportunamente disciplinate;
 - escludere ogni tipo di nuovo insediamento lungo il tracciato capace di determinare fenomeni di generazione di ulteriore traffico.
- 4) Adeguamento strutturale e funzionale, anche in relazione all'evoluzione del disegno di rete, dei seguenti principali nodi viari:
 - intersezione SS 435 Pesciatina/SP 29 di Marlia/SP 61 Lucchese-Romana (loc. Papao);
 - intersezione SP 61 Lucchese-Romana/SP Romana (loc. Porcari);
 - intersezione SP 23 Romana/SP 27 Della Madonnina/SP 28 Del Casalino (loc. Antraccoli).
- 5) Definizione delle soluzioni progettuali di intervento tenendo conto del livello gerarchico di classificazione funzionale e dei carichi di traffico dei tronchi viari interconnessi.



Le relazioni fra mediavalle e piana lucchese

Allegato ...1..... alla deliberazione della G. P. n. 347 del
pagina n. 15.....

15 SET. 2005

IL SEGRETARIO GENERALE

3.1.8. Valutazioni desumibili dai dati relativi alle Indagini di traffico per la relazione da e per la Mediavalle del Serchio.

Nella parte che segue si prenderà in considerazione esclusivamente i dati del nuovo rilievo 2004 eseguito da Anas per verificare la possibilità di analizzare la mobilità tra la Mediavalle del Serchio / Garfagnana e l'area di Piano.

Non trovando oggi alcun presupposto la tangenziale Ovest nella futura realizzazione della Lucca Modena per la quale risulta in corso lo studio di fattibilità ed essendo non affidabile per quanto detto la simulazione effettuata nel progetto, è evidente che la tangenziale Ovest dovrà trovare motivo di realizzazione indipendentemente da tali fattori.

L'analisi è quindi volta a verificare se i dati di rilievo del 2004 possono comunque giustificare le assunzioni progettuali dell'Anas.



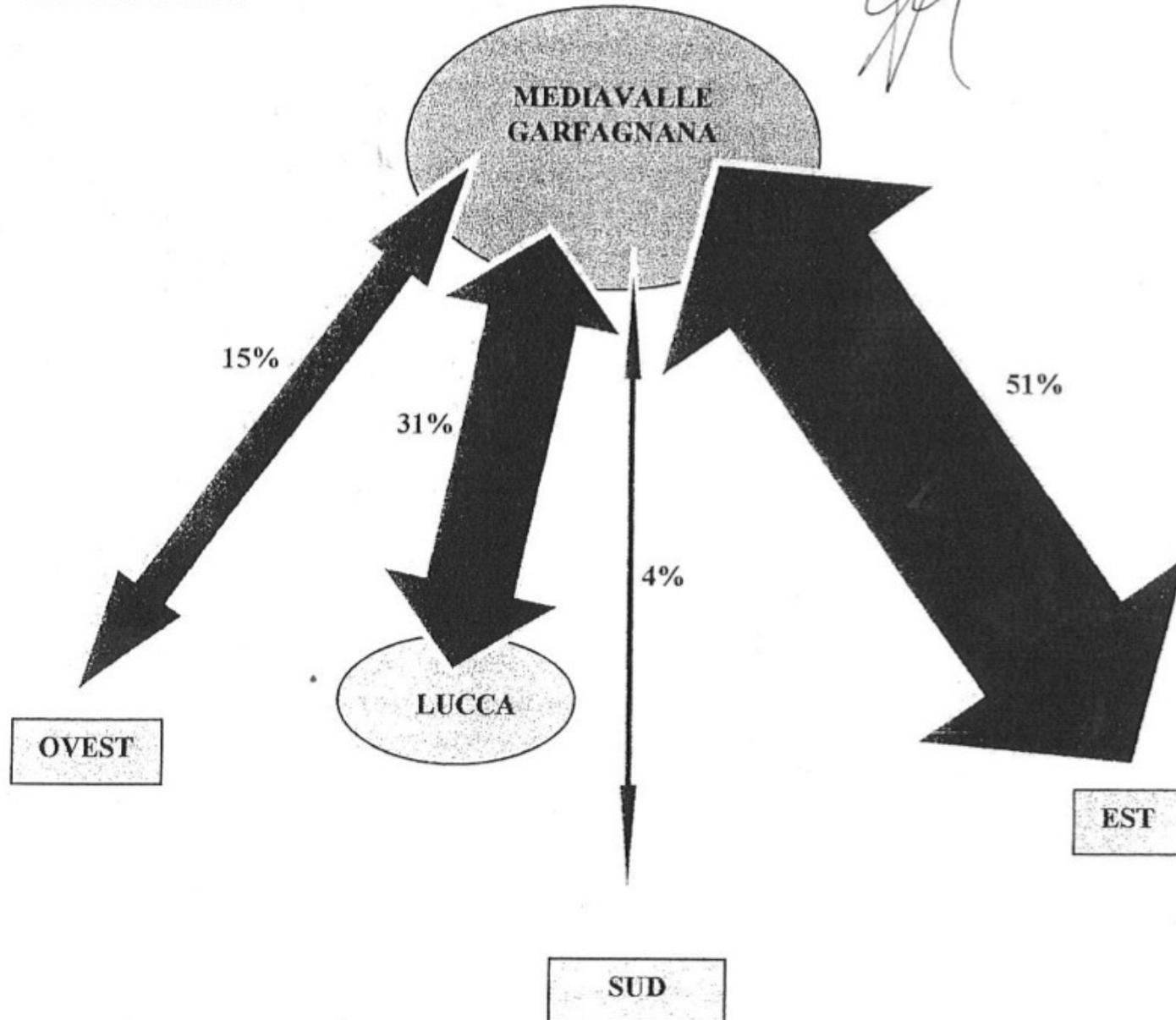
Le relazioni fra mediavalle e piana lucchese

Allegato1..... alla deliberazione della G.P. n. 347... del 15 SET. 2000
pagina n. 19.....

IL SEGRETARIO GENERALE



Grafico delle relazioni²³



Il collegamento est-ovest nel documento di revisione del PTC

«Sintetizzando nella Piana di Lucca le più evidenti criticità sono evidenziate dal territorio a est della città su cui intervenire a completamento degli interventi già definiti relativi alla riorganizzazione del sistema dei due caselli di Lucca, al fine di migliorarne il collegamento con l'area urbana del capoluogo provinciale e con le direttrici di traffico ad essa afferenti e della localizzazione del nuovo casello autostradale in comune di Capannori (località Frizzone), in posizione baricentrica rispetto agli accessi di Lucca e Altopascio, attraverso:

- la definizione di un itinerario est-ovest che garantisca il collegamento del casello di S.Donato con la località Mugnano in comune di Lucca, con gli insediamenti produttivi ubicati a sud dell'A11 in comune di Capannori e Porcari e infine il collegamento con il nuovo casello [del Frizzone N.d.R.]; ...».

Quadro conoscitivo del documento di revisione del PTC approvato dal Consiglio Provinciale nel 2010



L'intermodalità nel quadro conoscitivo di revisione del PTC



Programme Interreg III-B
Méditerranée Occidentale



MEROPE

Strumenti telematici per servizi innovativi di
mobilità
e logistica per le aree urbane e metropolitane

_____ ° _____
REGIONE TOSCANA

PROVINCIA DI LUCCA

Titolo del progetto: **“LINEA FERROVIARIA LUCCA-AULLA:
ARRIVO E TRANSITO MERCI NELL’AREA
METROPOLITANA”**

Relazione conclusiva

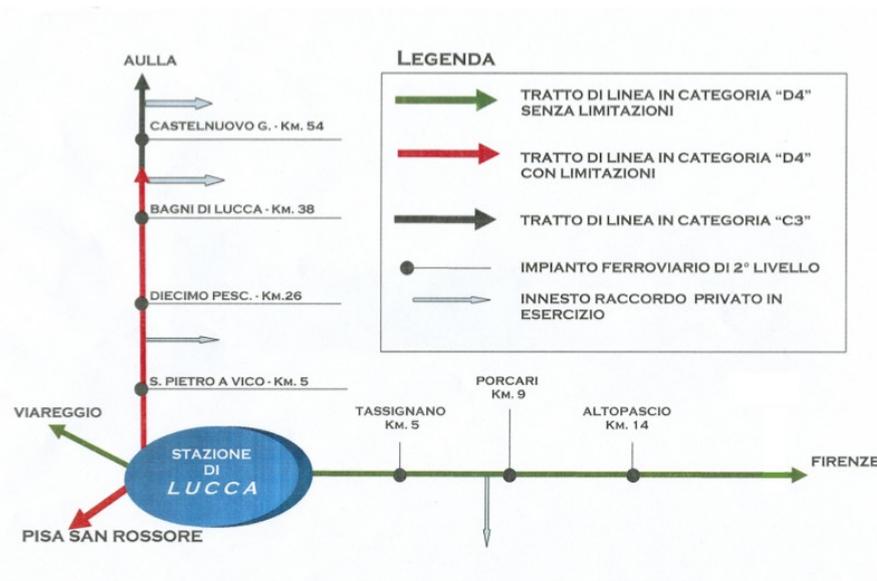


LEGAMBIENTE
Città di Lucca

L'intermodalità nel quadro conoscitivo di revisione del PTC



Fig. 12



Relativamente alla rete stradale le principali criticità risultano rappresentate dal livello di funzionalità del collegamento tra la Garfagnana-Media Valle del Serchio con l'area urbana di Lucca e con la direttrice autostradale dell'A11.

Gli attuali 60'+70' di tempo necessari per gli spostamenti in partenza da Castelnuovo G.na potranno essere ridotti a 40'+50' a seguito del completamento degli interventi di ammodernamento e completamento della rete viaria primaria in corso (sulla direttrice di fondovalle in Valle del Serchio) e programmati (Piana di Lucca, asse intermedio nord-sud P.te a Moriano-Nuovo Casello A11 Frizzone).

Relativamente alla rete ferroviaria le principali criticità che rendono antieconomico il trasporto merci, risultano derivanti:

- dalle limitazioni di carico per asse ammissibile (20 tonn/asse) presenti sulla linea Lucca-Aulla;
- dalle limitazioni al modulo treno ammissibile sulla stessa linea; essendo infatti i prodotti da trasportare in gran parte caratterizzati da elevata voluminosità (es. settore cartario) occorrerebbe poter sfruttare più che la portata di trazione la lunghezza del treno;
- dalla scarsa accessibilità stradale dello scalo merci di Lucca (impianto principale di composizione/scomposizione dei treni) ubicato completamente all'interno dell'area urbana del capoluogo provinciale.



L'intermodalità nel quadro conoscitivo di revisione del PTC

4 - LE PROPOSTE DI PROGETTO

Si basano su un generale presupposto di convenienza economica per le aziende manifatturiere a praticare l'*outsourcing* logistico perché ciò consente loro di concentrare investimenti ed innovazione sul ciclo produttivo inteso in senso stretto.

Lo sviluppo di una funzione logistica avanzata implica di poter disporre di servizi evoluti che si caratterizzano per lo stretto legame tra assetto infrastrutturale delle reti di trasporto, tecnologia ed informazione e che possono essere convenientemente offerti soltanto da operatori specializzati (*logistic providers*).

Nello specifico del caso oggetto di studio l'incentivazione del passaggio al modello della **logistica di sistema** risulta funzionale anche al rilancio del ruolo della ferrovia nel settore del trasporto merci.

Rispetto a tali obiettivi le proposte di progetto possono essere come di seguito sintetizzate:

- interventi di riqualificazione dell'infrastruttura ferroviaria sulle linee che si diramano dal nodo di Lucca, mirati al potenziamento dell'offerta di servizi al trasporto merci (peso assiale ammesso a cat. D4 - 22,5 ton/asse, modulo treno ammesso 440 mt);
- riorganizzazione dei **servizi di manovra** relativi alle tradotte merci che raggiungono i clienti raccordati ferroviariamente utilizzando fasce orarie notturne ed evitando quindi interferenze con il traffico passeggeri;
- realizzazione di una nuova **piattaforma di distribuzione logistica** (PDL), raccordata ferroviariamente, dove attestare i servizi di adduzione/distribuzione su ferro e su gomma dell'ultimo miglio (autotrasporti, carrellamenti stradali, tradotte ferroviarie); l'ipotesi potrebbe essere quella di attribuire tali funzioni al nuovo impianto merci previsto a Porcari;
- concentrazione nella PDL di funzioni logistiche terziarizzate (es. manipolazione e magazzinaggio delle merci) svolte da operatori specializzati;
- organizzazione di trasporti ferroviari a **treno completo** monocliente o multi cliente;
- diffusione, tramite l'apporto degli operatori logistici, delle tecniche di tracciabilità delle merci che permettono di conseguire significative riduzioni sia dei tempi di consegna che dei costi di trasporto.



L'intermodalità nel quadro conoscitivo di revisione del PTC

5 - CONCLUSIONI

L'introduzione di elementi di innovazione tecnologica per la mobilità e la logistica delle merci rimane allo stato caratterizzata da difficoltà attinenti in primo luogo alla scarsità di disponibilità di conoscenze sistematiche relative al comparto.

Come rilevato dallo stesso PGTL⁽³⁾ lo stato dell'informazione statistica pubblica disponibile per il settore presenta carenze tali da rappresentare un obiettivo limite per la formulazione di valutazioni ed opzioni di intervento.

Ne consegue che ogni scelta di pianificazione deve essere supportata da specifiche attività, da condurre ex novo, di reperimento di dati ed informazioni di base.

Tutto questo si è reso puntualmente necessario anche per il presente progetto per il quale si è fatto riferimento all'intera gamma di indagini possibili (interviste in loco o telefoniche, invio di questionari, ecc.) scontando di volta in volta difficoltà inerenti sia l'attendibilità e la completezza dei dati restituiti che la loro significatività statistica.

Un possibile contributo al miglioramento delle basi conoscitive del settore potrebbe essere rappresentato dalla costituzione, a livello provinciale, di un **Osservatorio del trasporto delle merci**.

Nell'ambito di tale strumento di monitoraggio potrebbero essere individuate:

- le tipologie di dati da trattare;
- le modalità e le periodicità del loro rilevamento;
- le procedure informatiche per l'elaborazione;
- le forme e le tempistiche di pubblicizzazione.

L'alimentazione dell'Osservatorio potrebbe essere garantita dalla stipula di specifici accordi di reciproco scambio di informazioni tra i soggetti istituzionali e non che operano nel settore (CCIAA, associazioni di imprese manifatturiere, di logistica e dei trasporti, ecc.).

Per quanto concerne le prospettive di proseguimento delle attività relative alle tematiche affrontate dal progetto anche ai fini del passaggio ad una sua fase attuativa, l'indagine conoscitiva presso le imprese manifatturiere ha segnalato alcuni possibili "casi-studio", di seguito indicati, sui quali approfondire, previa disponibilità dei soggetti interessati, le condizioni di intesa con l'attività degli operatori logistici.



In due parole:

**Potenziamento FS
Lucca Aulla
e
LOGISTICA**



Commissione Europea

“La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” “Orientamenti del libro bianco”, 2001

“Elemento cardine delle moderne economie, i trasporti si trovano a dover soddisfare le esigenze di una società sempre più assetata di mobilità e di un'opinione pubblica sempre meno incline ad accettare i cronici ritardi e la mediocre qualità di determinati servizi.

A fronte di una domanda di trasporto in costante crescita, **la risposta della Comunità non può limitarsi alla costruzione di nuove infrastrutture ed all'apertura dei mercati**. Il duplice obiettivo dell'allargamento e dello sviluppo sostenibile, indicato nelle conclusioni del Consiglio europeo di Göteborg, impone interventi volti a migliorare l'intero sistema dei trasporti. Un moderno sistema dei trasporti deve risultare sostenibile tanto dal punto di vista economico, che sociale che ambientale. Nel discutere l'avvenire di tale settore va tenuta ben presente la sua rilevanza economica. Con un **giro d'affari complessivo di circa mille miliardi di euro**, pari ad oltre il **10% del prodotto interno lordo**, esso dà **lavoro a più di 10 milioni di persone**.

Infrastrutture e tecnologie impiegate hanno costi tali che qualsiasi errore di valutazione finisce per imporre un grave fardello sulla società.

Proprio in considerazione della rilevanza degli investimenti nel settore dei trasporti e del loro ruolo determinante per la crescita economica, i firmatari del trattato di Roma avevano previsto l'elaborazione di una politica comune soggetta a regole specifiche.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica “Piano Nazionale della Logistica 2012/2020”

“INTRODUZIONE AL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2012-2020”

“La **logistica** è un settore “labour intensive” e così in **Germania** è il **terzo settore** e **occupa 2,6 milioni di persone**, mentre il nostro Paese che ha le stesse chances della Germania, a causa della sua **inefficienza in logistica**, **occupa meno di 1 milione di persone.**

...

Tagliare i 40 miliardi di euro che ci costa l'inefficienza logistica è un grande contributo alla competitività del nostro sistema economico e produttivo. Presupposto per il ritorno alla crescita.”

Bozza finale del 26 luglio 2012



La Logistica nel PRIM: le azioni trasversali del Piano

“7.5.1 Innovazione tecnologica, comunicazione e informazione

I sistemi di trasporto intelligenti

L'espressione “Sistemi di trasporto intelligenti” (ITS) si riferisce all'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) ai trasporti. Queste applicazioni riguardano diversi modi di trasporto e l'interazione fra singoli modi di trasporto sia per i passeggeri che per le merci, quali ad esempio:

nel trasporto aereo per la gestione del traffico aereo;

nel settore del trasporto navale con sistemi per il monitoraggio e l'informazione del traffico

marittimo e con servizi destinati a gestire l'utilizzo delle vie navigabili interne per il trasporto delle merci; nel trasporto ferroviario per la gestione del traffico ferroviario e le applicazioni telematiche per le merci;

nel trasporto stradale per il controllo e la gestione del traffico (urbano, extraurbano ed autostradale), per la riscossione elettronica dei pedaggi, per l'informazione in tempo reale sulla circolazione dei mezzi pubblici.

Il presente Piano intende coordinare la realizzazione di ITS nel trasporto stradale, pubblico e privato, di persone e merci.” 1di3



La Logistica nel PRIIM: le azioni trasversali del Piano

“E’ previsto il consolidamento e lo sviluppo delle attività dell’Osservatorio per la Mobilità ed i Trasporti di cui all’art.21 della L.R. 42/1998.

Le azioni per l’Innovazione Tecnologica e per la diffusione degli ITS nei trasporti possono essere suddivise in 6 aree di intervento:

- 1. Realizzazione e Aggiornamento delle Basi Informative (strade, servizi TPL) (...)*
- 2. Gestione Trasporto Merci (regolari, pericolose, rifiuti speciali, deperibili) (...)*
- 3. Gestione Trasporto Persone (pubblico, privato) (...)*
- 4. Gestione del Traffico (flussi, semafori, accessi ZTL) (...)*
- 5. Pagamenti in Mobilità (sosta, accessi, titoli di viaggio) (...)*
- 6. Distribuzione dei Contenuti (calcolo percorso, POI, ordinanze, stato del traffico e del TPL, parcheggi, calcolo tariffe) (...)*” 2di3



La Logistica nel PRIIM: le azioni trasversali del Piano

....“Promozione, ricerca e sviluppo

Il Piano promuove la ricerca e lo sviluppo, in coerenza con l’Atto di indirizzo regionale in materia di ricerca e innovazione 2011-2015.

Per la promozione di attività di ricerca in materia di trasporti e mobilità e per lo sviluppo di progetti sperimentali, si prevedono accordi e convenzioni con enti, aziende e associazioni. In particolare, si prevede la collaborazione con le Strutture regionali preposte alle attività di ricerca fondamentale e di ricerca applicata ai fini dell’orientamento e della verifica di coerenza per gli aspetti e gli ambiti oggetto del presente piano.

(...)

In particolare, le attività di ricerca previste nell’“Atto di Indirizzo Regionale in materia di Ricerca”, possono determinare un contributo essenziale nel raggiungimento degli obiettivi del piano. (...)”..... 3di3



La corrispondenza degli “Assi Viari” al Piano Paesaggistico



Città di Lucca
Amministrazione Comunale

Il Sindaco

Al presidente e ai componenti della
VI Commissione Territorio e Ambiente
Via Cavour, 4
50126 Firenze

P.c. Assessore Anna Marson

OGGETTO: Osservazioni alla “Adozione dell’integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico” adottato con delibera di C.R. n° 58 del 02.07.2014 - Comunicazioni -

Con la presente siamo a comunicare che questa Amministrazione ha trasmesso in data 29 settembre 2014 con protocollo 89521, le osservazioni di cui all’oggetto, nelle quali, a seguito di verifica risultano mancanti rispetto al testo originario, per mero errore materiale di trascrizione, n° 2 righe al punto 11 del IV capoverso, come evidenziato nel testo allegato.

Si invitano pertanto le SS.VV. a valutare se la risposta alle osservazioni è adeguata al testo originario, piuttosto che a quello trasmesso per errore.

Il Sindaco

Prof. Alessandro Tambellini

Palazzo Orsetti, Via S. Giustina, 6 - 55100 Lucca
Tel. 0583/442549
sindaco@comune.lucca.it

11. Infine sempre all’interno della scheda d’ambito n. 04 Lucchesia, al punto 5.1, dove sono previsti gli obiettivi di qualità e le direttive, spiccano e ricorrono termini come “conservare”, “mantenere” e “salvaguardare”, che contraddistinguono fortemente la volontà di tutelare il territorio.

Dobbiamo, tuttavia porre l’attenzione sul fatto che l’area del Comune di Lucca è attualmente interessata da due importanti progetti.

Un progetto di grande viabilità ANAS, il cui impatto sarà vastissimo e, probabilmente, in aperto contrasto con le direttive del PIT e un progetto della Soc. TERNA (ENEL) che intende migliorare la rete elettrica locale e sovralocale, attraverso l’installazione di tralicci di alta e media tensione in alcune zone collinari, di pregevole aspetto paesaggistico.

Entrambi questi interventi, che rivestono un’importanza strategica indiscutibile, vanno e contrastano con i principi di salvaguardia del territorio lucchese citati nel PIT.



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

La corrispondenza degli “Assi Viari” al Piano Paesaggistico

Osservazione	570	Data	15 /10/ 2014	Protocollo	27435
Proponente	Città di Lucca			Proposta esito finale	Parzialmente accoglibile

DISCIPLINA BENI ART.136	CARTOGRAFIA BENI ART.136	DISCIPLINA BENI ART.142	CARTOGRAFIA BENI ART.142	DISCIPLINA DEL PIANO	CARTOGRAFIA DEL PIANO	ABACHI REGIONALI	NORME COMUNI RINNOVABILI	SCHEDA D'AMBITO QUADRO CONOSCITIVO	SCHEDA D'AMBITO INDIRIZZI PER LE POLITICHE	SCHEDA D'AMBITO DISCIPLINA	PRINCIPI GENERALI	NON PERTINENTE
--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------	----------------------	-----------------------	------------------	--------------------------	---	---	-----------------------------------	--------------------------	----------------

Sintesi	Esito Istruttorio	Motivazione	Modifica Elaborato
DISCIPLINA BENI ART.136 Richieste modifiche Prescrizione "Non sono ammesse previsioni di nuova edificazione"	Non Accoglibile	La specifica richiesta non risulta necessaria in quanto gli annessi agricoli funzionali alle esigenze produttive non costituiscono nuclei isolati.	

Scheda d'ambito n. 4: Si pone l'attenzione su due importanti progetti già avviati (Viabilità ANAS e Soc. TERNA - Enel) che potrebbero essere in contrasto con la disciplina dell'ambito.	Parzialmente Accoglibile	Con le specifiche modifiche apportate alla Scheda d'Ambito n. 4. Inoltre si richiama la Disciplina di Piano così come modificata con l'art. 26 bis che disciplina gli interventi già oggetto di protocolli di intesa	
--	--------------------------	--	--

DISCIPLINA BENI ART.136_190/1985 Richiesta modifiche Prescrizione 3.c.10.	Non Accoglibile	La prescrizione risulta già riferita alla trama viaria storica.	
--	-----------------	---	--

Scheda d'ambito n. 4: - articoli 10 e 12 Difficoltà di lettura incrociata tra la disciplina di piano e le schede di ambito che si riflette sull'applicazione nella successiva pianificazione.	Parzialmente Accoglibile	Con le specifiche modifiche della parte testuale delle Schede d'ambito e della relativa disciplina e con la riscrittura della Disciplina generale. Relativamente all'art 10 della Disciplina di Piano, la definizione dei confini	
--	--------------------------	--	--



La corrispondenza degli “Assi Viari” al Piano Paesaggistico

Disciplina di Piano

Capo X bis Disposizioni transitorie

Art. 26 bis - Disposizioni transitorie

1. E' garantita l'attuazione degli interventi oggetto di protocolli d'intesa, di intese preliminari ad accordi di pianificazione, nonché agli interventi previsti da accordi di programma già sottoscritti dalla Regione e dagli enti interessati prima della data di pubblicazione sul BURT della delibera di approvazione del presente Piano per i quali risultano già avviati i procedimenti per le necessarie modifiche agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica. A tal fine, nell'ambito dei procedimenti per l'adeguamento alla presente disciplina degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, è assicurato il corretto bilanciamento degli interessi pubblici coinvolti attraverso la conferenza paesaggistica di cui all'articolo 24.



Gli Assi Viari miglioreranno la qualità dell'aria?



CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

ASSEMBLEA GENERALE

22 gennaio 2016

VERBALE

- Marchini, nell'apprezzare il lavoro svolto dalla Commissione, auspica un rapido inizio dei lavori sottolineando come la realizzazione dell'opera comporterà un sensibile miglioramento dei problemi di inquinamento e di sicurezza stradale incidendo quindi sensibilmente sulla vivibilità.

1



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Gli Assi Viari miglioreranno la qualità dell'aria?

«1.7.3.2 Effetti previsti ed indicazioni di mitigazione

*Considerati i livelli di qualità dell'aria ante operam, l'entità dell'impatto potenziale, ipotizzabile in fase preliminare, si può considerare basso. Dal confronto del bilancio tra lo scenario Opzione zero e quello Post operam, sia al 2018 sia al 2028, si stima un **leggero incremento delle emissioni per tutti gli inquinanti attribuibile all'incremento delle percorrenze complessive**, compreso tra 1,56% per il parametro NOx al 2028 e il 4,53% per il parametro benzene al 2028. Relativamente alle concentrazioni attese al suolo, sia al 2018 sia al 2028, tra lo scenario Post operam e lo scenario Opzione zero si stima che in 6 dei ricettori scelti quali "punti di verifica" (3, 4, 6, 8, 11, 12) le emissioni aumentano per ogni inquinante sia in inverno sia in estate (fa eccezione il recettore 3 per il quale si stima invece una riduzione in estate) e nei rimanenti 6 ricettori scelti quali "punti di verifica" (1, 2, 5, 7, 9, 10) si riducono.*

L'aumento si registra di fatto, come è ovvio, nell'intorno delle opere di progetto, ma non è tale da destare alcuna preoccupazione per la qualità dell'aria essendo le concentrazioni massime orarie stimate decisamente contenute. I valori di concentrazioni attesi non rendono necessari interventi di mitigazione.»

**ANAS, Studio di Impatto Ambientale, Quadro di Riferimento Ambientale,
T001A30AMBRE01A.pdf, pag. 51, 52**



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Gli Assi Viari nel PS

Il PS adottato dall'A.C. di Lucca, in larga parte, si limita a “registrare”, recependola, la programmazione sovraordinata.

Relativamente al collegamento est-ovest il PS adottato ipotizza una relazione fra l'adiacente autostrada Firenze - Pisa Nord con l'asse suburbano, realizzando un casello a Mugnano. Non è chiaro se questa previsione si alternativa alla cd. Tangenziale est-ovest (CFR. QP3B, punto 10.2 della legenda)

10.2. Grande viabilità e rete modale sovralocale di previsione:



Corridoio di salvaguardia infrastrutturale per la verifica di fattibilità, la valutazione e la programmazione del nuovo casello autostradale A11 in loc. Mugnano - **D1***

Corridoio di salvaguardia infrastrutturale e Fascia di tutela assoluta per lo sviluppo del progetto concemente i nuovi assi viari nord-sud e i relativi snodi di interconnessione - **D2***

Corridoio di salvaguardia infrastrutturale e Fascia di tutela assoluta per la programmazione dell'eventuale ampliamento della terza corsia dell'autostrada A11 o dell'alternativa viabilità complanare - **D3***

E' bene rammentare che Assi Viari sono stati progettati con la prescrizione che la Società Autostrade potesse, comunque, realizzare la terza corsia.

Gli Assi Viari nel PS

«Tratto da Magginone a Al Chiassetto (loc.tà Mugnano)»

...

*Il tracciato prosegue in parallelo con l'autostrada e con il canale Ozzoretto lungo polo produttivo per circa 300 m. **E' in questo tratto necessario verificare le modalità con le quali si concilia la presenza della nuova strada con le prescrizioni dalla Società Autostrade (14) e dell'autorità idraulica (15) avvalendosi di un rilievo.***

Il tratto presenta criticità per la vicinanza ad alcune abitazioni per le quali devono essere messe in atto le necessarie mitigazioni. Infine per la rotatoria in loc.tà Al Chiassetto e la bretella di collegamento alla S.C. di Mugnano, posizionate in conformità alle previsioni urbanistiche comunali di Lucca, si renderanno necessari interventi di ripristino delle superfici boscate e/o riqualificazione degli spazi verdi esistenti.

(14) necessità di garantire gli spazi per la terza corsia»

Pag. 128 di 148 Rapporto Istruttorio di VIA Provincia di Lucca



Gli Assi Viari nel PS

QUADRO PROPOSITIVO

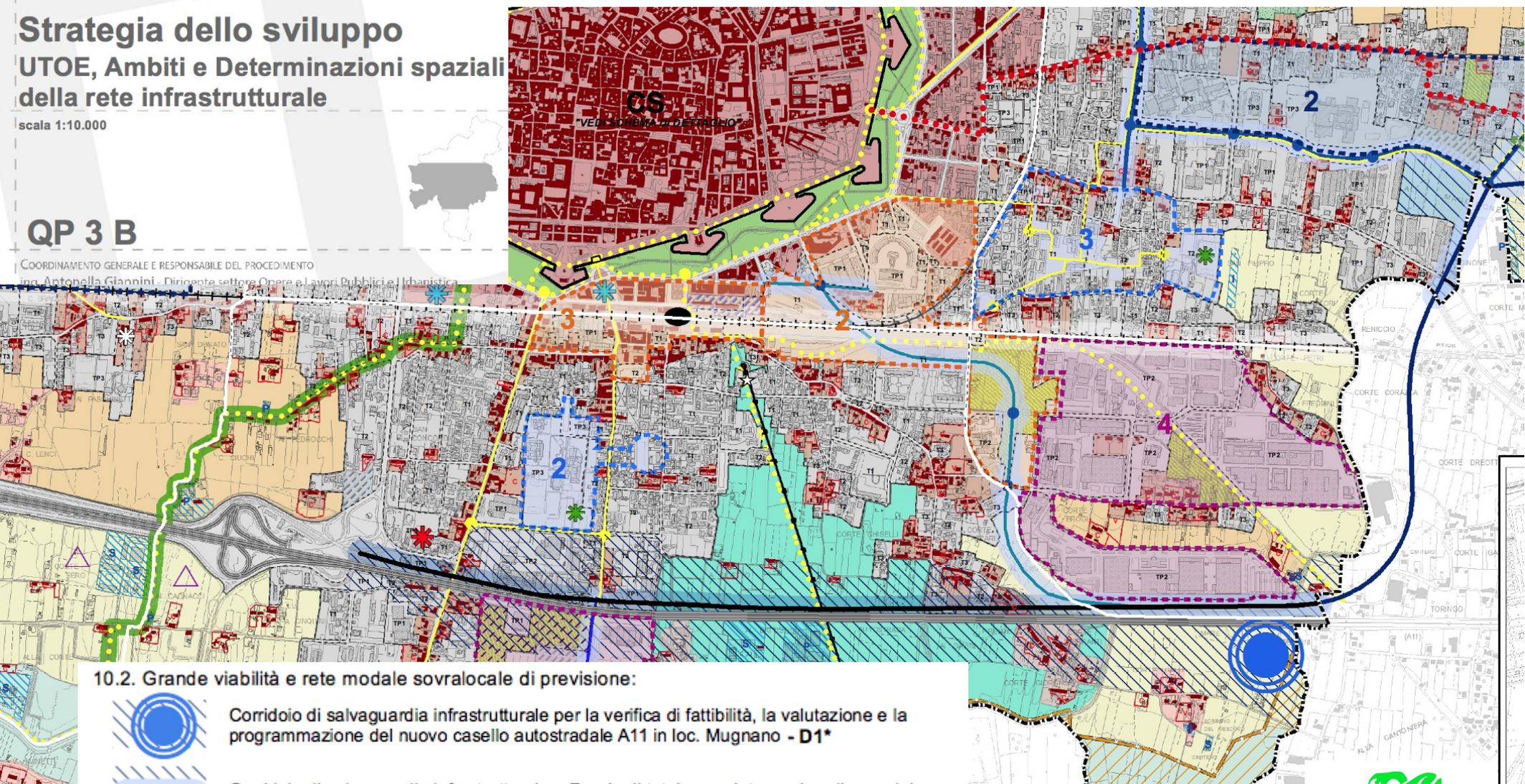
Strategia dello sviluppo UTOE, Ambiti e Determinazioni spaziali della rete infrastrutturale

scala 1:10.000

QP 3 B

COORDINAMENTO GENERALE E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Antonella Giannini - Dirigente settore Opere e Lavori Pubblici e Urbanistica



10.2. Grande viabilità e rete modale sovralocale di previsione:



Corridoio di salvaguardia infrastrutturale per la verifica di fattibilità, la valutazione e la programmazione del nuovo casello autostradale A11 in loc. Mugnano - D1*



Corridoio di salvaguardia infrastrutturale e Fascia di tutela assoluta per lo sviluppo del progetto concemente i nuovi assi viari nord-sud e i relativi snodi di interconnessione - D2*



Corridoio di salvaguardia infrastrutturale e Fascia di tutela assoluta per la programmazione dell'eventuale ampliamento della terza corsia dell'autostrada A11 o dell'alternativa viabilità complanare - D3*



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Alternative

Come già ricordato nel parere contenuto nella Delibera della A.P. richiamata nella DGRT n. 1020/2005, e come ribadito nell'Intesa politica del 2008 fra EE.LL., è l'insieme delle politiche che può determinare la risoluzione del problema.

Una singola azione (per giunta non correttamente programmata) che assorbe ingenti risorse economiche ed impegna molto territorio, quale l'attuale soluzione proposta per i cd. Assi Viari, non è apparsa soddisfacente nemmeno agli Enti che l'hanno esaminata.

In generale dobbiamo guardare al riutilizzo ed all'adeguamento delle infrastrutture esistenti, sviluppando una politica di trasporti merci intermodale su ferro, rafforzando il TPL in relazione all'Area Vasta (sia su ferro che su gomma), la mobilità lenta, sviluppando la LOGISTICA e un piano degli orari (in special modo per i mezzi pesanti su gomma).



Il futuro per l'intermodalità: una connessione su ferro fra il Distretto col porto di Livorno per il trasporto della materia prima?

Data:
sabato 05.06.2010

FIRENZE

Estreatto da Pagina:
V

Rotoloni Regina, un successo al veleno

Acquisita la "rivale" inglese. L'ad polemico: "Impedito lo sviluppo a Porcari"

MAURIZIO BOLOGNI

EXPLOIT internazionale, condito da stille di veleno, per il gruppo cartario Sofidel di Capannori. L'industria lucchese dei rotoloni Regina, in mano a imprenditori lucchesi e leader nella produzione di carta domestica e igienica, rileva il primo produttore britannico del settore (la Lpc) e balza dal quarto al secondo posto in Europa nella produzione di tissue, ma celebra lo straordinario balzo lanciando stilette al territorio d'origine. «L'internazionalizzazione per noi è fisiologica, ma se ce ne avessero dato modo avremmo sicuramente aperto altri due o tre impianti qui nel distretto di Porcari, creando almeno 300 nuovi posti di lavoro» ha detto a *Il Sole 24 Ore* l'amministratore delegato di Sofidel Luigi Lazzareschi, facendo riferimento all'ultradecennale «pratica» per collegare via rotaia gli stabilimenti del distretto al nodo ferroviario, eliminando costosi ed inquinanti trasporti in Tir.

Leri Lazzareschi ha preferito non tornare sull'argomento. Ma le sue parole restano sul tappeto come un atto d'accusa. E fanno il paio, nel disegnare i complessi rapporti tra la pubblica amministrazione e uno dei settori di punta dell'economia toscana, con la sparata nel settembre scorso della Cartiera Lucchese spa del gruppo Lucart, un altro colosso dell'area. «Da Provincia di Lucca, Comune di Borgo a Mozzano e comitati di cittadini — accusò e mi-

Rinverdità la polemica sul mancato collegamento via rotaia

nacciò allora l'azienda del gruppo Lucart — solo pregiudizi senza motivazioni tecniche contro il nostro progetto di costruire una centrale a biomasse per smaltire i fanghi di risulta. Basta! Dopo sei anni di tira e molla, rinunciando. E delocalizziamo in Francia, riducendo la nostra presenza in Lucchesia e fermando la crescita occupazionale». È l'eterno conflitto tra sviluppo e tutela, tra interessi particolari e interessi generali, tra l'esigenza degli imprenditori ad avere risposte rapide e le interminabili pastoie burocratiche, conflitto che si ripropone ad ogni sia.

Ma pi mettere la noiz stato da del suo: 2006 ad milioni, stria del sioni gi nuovo a produtt present gna, Rey zia, Ger Turchia un fattu milioni tonnellate in un anno, prodotto nel 2009. Una crescita continua. E dopo che, soltanto il 28 maggio scorso, il gruppo aveva annunciato di aver rilevato il 30% di una società romana, ecco l'exploit dell'acquisto dall'imprenditore uganese Shiraz Tejani della britannica Lpc, operazione che porta a quasi un milione di tonnellate la capacità produttiva di tissue, fa crescere di oltre mille unità la forza lavoro (adesso a quota 4.300

dipendenti, proietta da poco più di 1 a 1,3 miliardi i ricavi aggregati e spinge il gruppo lucchese al secondo posto delle gerarchie europee davanti a nomi noti come Kimberly-Clark e Georgia-Pacific, dietro solo alla svedese Ska.

«Per noi portare la produzione vicino ai mercati è vitale — dicono i manager — ma è anche certo che se la burocrazia ci aiutasse potremmo crescere anche in Lucchesia». Ha detto Lazzareschi: «I soldi per realizzare i tronchetti ferroviari di collegamento al nodo principale li avremmo messi noi se solo ce lo avessero

Rinverdità la polemica sul mancato collegamento via rotaia



Data:
venerdì 04.06.2010

Il Sole 24 ORE

Estreatto da Pagina:
25

Shopping all'estero. Sofidel conquista il leader britannico Lpc e diventa la seconda realtà europea con 1,3 miliardi di ricavi

La carta inglese parla toscano

La capacità produttiva del gruppo di Lucca sale a un milione di tonnellate

Cesare Peruzzi
FIRENZE

Dal distretto del di Lucca al mercato zionale. Sofidel rileva se Lpc, primo produttore tannico, e diventa il gruppo europeo nel tirando Kimberly-Clark e Georgia-Pacific, alle della svedese Ska.

Con questa operazione è stato l'impresa di origine uganese Tejani, l'azienda toscana nota per i rotoloni passa da 700 mila a un milione di tonnellate di capacità produttiva, da 3,2 a 4,3 mila dipendenti e più di uno a 1,3 miliardi

VINCOLI

L'ad Lazzareschi: «Da noi la burocrazia è un freno: da 17 anni aspettiamo i permessi per collegare la fabbrica con lo scalo ferroviario»

vi aggregati. Il valore della transazione è riservato ma dal 2006 a oggi, compreso l'ultimo acquisto, Sofidel ha investito circa 500 milioni per crescere sul mercato europeo, dove è presente in una decina di paesi con 17 impianti industriali, ai quali adesso si aggiungono i sei di Lpc.

«Lo sviluppo internazionale era necessario per continuare a crescere, perché nel nostro settore l'incidenza del trasporto non consente di stare lontano dai consumatori, sia quelli privati che le catene di grande distribuzione», spiega Luigi Lazzareschi, 47 anni, amministratore delegato di Sofidel. «Con lo sbarco in Gran Bretagna abbiamo raggiunto una dimensione e un posizio-

namento ottimali - aggiunge -. Nei prossimi tre anni pensere-

VINCOLI

L'ad Lazzareschi: «Da noi la burocrazia è un freno: da 17 anni aspettiamo i permessi per collegare la fabbrica con lo scalo ferroviario»

«Non abbiamo mai seguito una politica di delocalizzazione: siamo andati a produrre sui mercati dove era impossibile esportare - spiega l'amministratore delegato -. Ma, se ce ne avessero dato il modo, avremmo sicuramente aperto altri due o tre impianti qui nel distretto, creando almeno 300 nuovi posti di lavoro».

Lazzareschi fa riferimento al progetto, fermo da 17 anni nei meandri della burocrazia locale, per realizzare un collegamento ferroviario tra la fabbrica e lo scalo merci di Lucca: 500 metri in tutto, per coprire i quali ogni giorno servono 300 viaggi di tir. «I soldi li mettevamo noi, contribuendo non solo alla nostra competitività, ma anche a ridurre l'impatto ambientale», conclude amaramente l'imprenditore toscano, che ricorda come Sofidel sia la prima azienda italiana ad aver aderito al programma internazionale Wwf climate savers per la riduzione volontaria delle emissioni di CO₂.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Il futuro per l'intermodalità: una connessione su ferro fra il Distretto col porto di Livorno per il trasporto della materia prima?



PORT NEWS

Livorno, Scali Rosciano, 6/7
Numero 19

  www.porto.livorno.it

Port Authority Livorno
Ottobre 2015

Livorno e i forestali



SOMMARIO



L'introduzione:
Livorno, porto di riferimento per la cellulosa

a pag. 3

Il dirigente promozione e studi dell'APL, Gabriele Gargiulo
I prodotti forestali? Possiamo diventare un punto di riferimento a livello nazionale

a pag. 5



Il contributo dell'Ircres-Cnr allo studio
520 persone lavorano a tempo pieno nel settore dei forestali

a pag. 7

Un caffè con il presidente di Assocarta, l'ing. Paolo Culicchi
L'industria cartaria italiana produce 8,6 mln di ton. di carta

a pag. 8



Il punto di vista dell'Asamar
Laura Miele: l'iniziativa dell'Autorità Portuale è eccellente

a pag. 10

A tu per tu con la presidente di Spedimar, Gloria Dari
Con il nuovo Prp si aprono scenari diversi

a pag. 13



Confindustria Livorno: parla il direttore generale Umberto Paoletti
Ecco come potremmo sviluppare il traffico dei forestali

a pag. 15

Parla Lucia Filippi, vice presidente di Grieg Star
Servono nuove strategie di marketing per sviluppare l'export

a p



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Alternativa per l'asse est-ovest

Riutilizzo ed adeguamento delle infrastrutture esistenti, sviluppo del trasporto merci intermodale su ferro (collegamento fra il Frizzone e l'interporto di Livorno), rafforzamento del TPL (sia su ferro che su gomma) in relazione all'Area Vasta, mobilità lenta, sviluppo della LOGISTICA e piano degli orari (in special modo per i mezzi pesanti su gomma).

Per l'asse Nord Sud si è già determinata la previsione del Piano della Mobilità e della Logistica della RT del 2004.



Alternativa per l'asse est-ovest

A livello infrastrutturale dovremmo iniziare a considerare concretamente l'**utilizzo immediato in senso tangenziale dell'autostrada Firenze-Pisa Nord**: ciò determinerebbe risparmio di territorio ed eviteremmo costi ambientali mai calcolati, avendone benefici immediati.

In questo senso appare interessante la previsione inserita nel PS per la realizzazione di un casello autostradale a Mugnano, da valutare adeguatamente in base a Studi di Fattibilità, che attuerebbe la previsione strategica del PTC e del suo documento di revisione, mantenendo in essere il casello di Lucca Est, adeguando la tratta autostradale per utilizzare le nuove tecnologie ITC per eliminare barriere fisiche e per limitare il consumo di suolo dei caselli ed utilizzando la medesima in senso tangenziale. I pedaggi per aziende e cittadini sarebbero compensati dai costi evitati per la realizzazione e manutenzione del sistema tangenziale che, nella parte classificata urbana secondo il Codice della Strada, graverebbe sugli EE.LL.. La zona di Mugano, su cui al momento insiste sia la terza corsia che l'asse est-ovest degli Assi Viari, è prossima all'asse suburbano, già previsto dal RU vigente, e potrebbe beneficiare del sedime ferroviario della linea Lucca Pontedera, la cui riattivazione è stata valutata nel Piano della Mobilità e della Logistica della RT del 2004.



Alternativa per viario l'asse nord-sud

Riutilizzo ed adeguamento delle infrastrutture esistenti, sviluppo di una politica di trasporti merci intermodale su ferro adeguando la linea ferrata Lucca Aulla (l'intermodalità per le aziende della mediavalle e Garfagnana), rafforzamento del TPL (sia su ferro che su gomma) in relazione all'Area Vasta, mobilità lenta, sviluppo della LOGISTICA e piano degli orari (in special modo per i mezzi pesanti su gomma).

Per l'asse Nord Sud si è già determinata la previsione del Piano della Mobilità e della Logistica della RT del 2004.



CONCLUSIONI

In relazione alle politiche di mobilità, necessarie anche per affrontare il problema sanitario del risanamento della qualità dell'aria nella piana, appare con tutta evidenza la necessità di interventi generali e coordinati, sia strutturali che logistici, in grado di rendere sostenibili gli attuali sistemi di mobilità di merci e persone, **riqualificando e riutilizzando l'esistente, utilizzando in maniera preferenziale soluzioni di tipo collettivo e su ferro**, sia per il trasporto merci che per il TPL, perseguendo e favorendo politiche che vadano verso una mobilità dolce, sviluppando e favorendo tutte le soluzioni che implementano la **logistica merci a basso impatto, specie se a basso impatto ed a livello di Distretto**.

In questo quadro l'esempio della logistica merci di **Lucca PORT** potrebbe essere una **occasione da implementare e condividere a livello di Piana**.



Grazie per l'attenzione



Non ripetiamo errori già fatti