



Perrone Raffaele

E.prot DVA – 2013 – 0010436 del 07/05/2013

Da: PEC [piergio. serafini@geopec.it]
Inviato: venerdì 3 maggio 2013 17.55
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; provincia.lucca@postacert.toscana.it; regionetoscana@postacert.toscana.it; comune.lucca@postacert.toscana.it; pg.comune.capannori.lu.it@cert.legalmail.it
Oggetto: Sistema Tangenziale di Lucca, osservazioni dei cittadini
Allegati: Osservazioni.pdf; Sottoscrizioni.pdf; Protocollo Ministero 13 0aprile 2011.pdf; documento_intesa_infrastrutture.pdf

Invio le osservazioni suggeritemi dai cittadini sottoscrittori in esito al progetto ANAS per la nuova tangenziale di Lucca.

Cordialmente saluto.

Geom. P. G. Serafini – Lucca





**DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE
E PIANIFICAZIONE**

**Documento di intesa
sulle infrastrutture necessarie
a migliorare il sistema della mobilita'
nella Piana di Lucca**

Provincia di Lucca

Comune di Lucca

Comune di Capannori

Comune di Porcari

Comune di Altopascio

Comune di Montecarlo

Comune di Villa Basilica

Associazione degli Industriali della Provincia di Lucca

Camera di Commercio della Provincia di Lucca

6 Marzo 2008

PREMESSE.

La problematica della mobilità legata al territorio della Piana di Lucca, con particolare riferimento all'area urbana, è da tempo in discussione da parte delle amministrazioni locali e costituisce ambito di confronto e di interesse anche per i privati oltre che per le categorie economiche, soggetti che per primi risentono della complessità della situazione e dei disagi connessi.

Il forte incremento di mobilità di persone e merci registrato negli ultimi decenni, comune a tutte le realtà urbane del nostro Paese e caratterizzato da uno squilibrio a favore dell'autotrasporto privato e in prevalenza su gomma, nella realtà lucchese ha assunto caratteristiche maggiormente emblematiche in quanto ad esso non ha corrisposto un significativo adeguamento infrastrutturale, sia a livello viario che ferroviario, idoneo a supportare gli effetti determinati dalla crescita urbana e delle attività produttive operanti sul territorio.

La città di Lucca si configura come principale polo di attrazione/generazione del traffico; il sistema viario ad esso afferente necessita pertanto di interventi di adeguamento atti a garantire il miglior disimpegno dei flussi veicolari originati/destinati all'area urbana o in attraversamento. Inoltre, si rende pressante l'esigenza di definire itinerari adeguati per garantire un agevole attraversamento dell'area da parte dei mezzi che, con provenienza dalla Valle del Serchio, si dirigono verso il sistema autostradale e che al momento, a causa della mancanza di una idonea viabilità, sono costretti a transitare all'interno dell'area più fortemente urbanizzata con grave pregiudizio sia dei tempi di percorrenza che della qualità della vita dei residenti nelle zone interessate dai maggiori flussi di traffico.

Sull'estremo versante orientale dell'area della Piana il nodo di Altopascio configura una articolazione fondamentale del sistema viario sul quale convergono correnti veicolari di livello interprovinciale, provinciale e locale: esso risulta conseguentemente parte integrante della riorganizzazione complessiva del sistema infrastrutturale dell'intera area lucchese. Le ipotesi d'intervento per l'adeguamento della viabilità dovranno essere definite in riferimento alle esigenze sia di raccordo funzionale dei flussi veicolari passanti sul nodo, anche in rapporto all'accesso all'autostrada, che di decongestionamento del centro abitato.

La situazione attuale, fortemente critica, richiede interventi non più dilazionabili mirati ad una revisione complessiva del sistema di trasporto, inteso come complesso di infrastrutture e servizi mirato a fornire alla crescita di mobilità un supporto adeguato, efficiente ed ambientalmente compatibile.

Efficienza e compatibilità ambientale presuppongono un corretto equilibrio tra le diverse componenti modali su ferro e su gomma, collettive ed individuali, passeggeri e merci.

In particolare gli obiettivi più rilevanti riguardano il miglioramento dei percorsi di accesso alla rete viaria primaria, l'alleggerimento dell'anello viario attorno alla cinta muraria della città spesso congestionato anche al di fuori delle ore di punta, l'alleggerimento delle direttrici radiali che provengono dalla Piana e l'organizzazione in generale dei flussi veicolari ad est della città (sia provenienti dalla valle del Serchio che dalle aree di Altopascio, Porcari e Capannori, nonché dalla provincia di Pistoia verso Lucca e viceversa e verso il sistema autostradale).

Il raggiungimento di detti obiettivi, nel presupposto che la domanda di mobilità deve essere dettagliatamente conosciuta e attentamente governata, richiede quindi una sinergia di azioni che investono:

- il trasporto ferroviario, il cui efficientamento e potenziamento è un presupposto indispensabile per il trasporto delle persone e delle merci sia per quanto riguarda la linea ferroviaria Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa che la linea Lucca-Aulla;
- il trasporto pubblico su gomma quale essenziale sistema di integrazione del trasporto su ferro al fine di fornire una offerta più capillare sul territorio;
- il sistema delle aree di sosta strutturato in modo da favorire lo scambio modale e funzionale all'adozione di politiche selettive dell'accessibilità dell' area urbana con il mezzo privato;
- la rete dei percorsi ciclabili e dei percorsi pedonali protetti quale elemento necessario per incrementare il livello di sicurezza per la mobilità dell'utenza debole e migliorare la qualità della vita dell'ambiente urbano e delle zone abitate;
- la rete viaria attraverso interventi di:
 - a) riqualificazione della rete viaria esistente, al fine di garantire elevati livelli di esercizio in relazione alle varie tipologie di viabilità;
 - b) il potenziamento con la previsione di opere di nuova realizzazione, orientato al superamento dell'attuale deficit infrastrutturale e al miglioramento del livello di interconnessione per il raggiungimento di un adeguato "effetto rete" in grado di disimpegnare con efficienza e sicurezza le diverse componenti di flussi veicolari leggeri e pesanti di livello locale, provinciale e interprovinciale.

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.

Gli strumenti urbanistici degli enti territoriali della Piana di Lucca contengono la previsione delle infrastrutture necessarie a garantire un adeguato assetto del territorio, ma tali scelte devono essere attentamente rivalutate alla luce degli obiettivi sopra indicati il cui raggiungimento richiede scelte condivise e una programmazione coordinata per evitare che azioni di un singolo comune possa determinare aggravamenti sul territorio del comune limitrofo.

Si ricorda ad esempio il progetto del sistema tangenziale della città di Lucca che non trovava adeguato riscontro in alcun strumento di pianificazione territoriale degli enti interessati, sul quale si sono registrate pesanti opposizioni da parte di enti, associazioni e singoli cittadini che hanno chiesto di non approvare il progetto così come proposto e di riconsiderare le scelte relative all'esigenza di nuova viabilità nell'area della piana di Lucca.

Richiesta questa che ha portato l'amministrazione provinciale ad approfondire la situazione della mobilità nel suo complesso, riconsiderare le scelte fatte dai vari enti, valutarle alla luce degli interventi già attuati o in corso di attuazione e aggiornare la domanda di mobilità.

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.

Per tutto quanto espresso in premessa

GLI ENTI PARTECIPANTI ALLA PRESENTE INTESA CONCORDANO

A. In via preliminare, di continuare a svolgere, con azioni coordinate e congiunte per quanto di rispettiva competenza, ogni attività eventualmente necessaria a garantire l'attuazione dei seguenti obiettivi nell'intendimento che ciascuno di essi fornisce un contributo al miglioramento dei flussi di traffico che interessano la Piana di Lucca:

1. perseguire il risultato di raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Lucca-Viareggio/Pisa nella tratta Pistoia-Lucca secondo il progetto preliminare redatto da RFI sulla base del Protocollo d'Intesa fra Regione Toscana, RFI, Province di Lucca e Pistoia, Comuni interessati firmato a Montecatini Terme in data 17 Marzo 2003;
2. dare attuazione nel breve periodo al progetto di velocizzazione della linea attraverso la realizzazione dell'intervento di raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini e dell'adeguamento della tratta Montecatini-Lucca comprendendo oltre agli interventi infrastrutturali sulla linea anche la definizione delle opere sostitutive relative all'eliminazione dei passaggi a livello con particolare riferimento a quelli posizionati sui principali assi viari caratterizzati dai maggiori traffici e che costituiscono elemento di sostanziale criticità al deflusso della circolazione veicolare;
3. perseguire il risultato di adeguamento completo della linea ferroviaria Lucca-Aulla alla categoria D4 funzionale al potenziamento del servizio passeggeri e merci anche alla luce dell'avvenuta realizzazione del raccordo diretto con la nuova linea ferroviaria Pontremolese nella nuova stazione di Aulla Lunigiana quale importante collegamento con il corridoio plurimodale Tirreno-Brennero;
4. consolidare e potenziare il servizio passeggeri nell'ambito dei collegamenti interni all'area vasta e in direzione dei principali poli dell'area metropolitana implementando l'esperienza del Memorario su entrambe le linee ferroviarie, anche mediante interventi tesi a favorire e migliorare l'accessibilità alle stazioni ferroviarie e l'interscambio modale;
5. attuare nei termini concordati (dicembre 2010) il progetto del nuovo scalo merci in località Frizzone e dei due raccordi diretti con le aree produttive di Porcari e Tassignano a supporto delle attività dei principali poli produttivi e cartari posizionati nella piana di Lucca quale presupposto per un sostanziale trasferimento su ferro dei traffici attualmente svolti su gomma;
6. dare attuazione entro breve termine al progetto di ampliamento dello scalo merci nella stazione di Pescaglia-Decimo anch'esso funzionale al potenziamento del trasporto su ferro delle merci prodotte dal polo cartario ubicato nella Valle del Serchio nella prospettiva altresì che lo stesso possa

acquisire funzionalità anche per altre tipologie di merci in analogia al progetto in corso di definizione nell'ambito della stazione di Minucciano destinato al trasporto su ferro di materiali inerti;

7. proseguire l'attività di razionalizzazione del servizio di trasporto pubblico locale sia dell'urbano di Lucca che del servizio interurbano con la finalità di implementare la integrazione fra le varie componenti modali sia in relazione al trasporto su ferro e su gomma, che con quello ciclabile e pedonale da attuare in sicurezza;
 8. definire un piano organico delle aree di sosta nell'intera area della piana di Lucca strutturato in modo da favorire lo scambio modale e funzionale all'adozione di politiche selettive dell'accessibilità delle aree urbane con il mezzo privato;
 9. definire il piano della rete ciclabile e la realizzazione di percorsi ciclabili in sicurezza quale contributo alla riduzione dei trasporti con mezzo privato;
 10. attivare entro breve termine il nuovo svincolo autostradale A11 in località Capannori/Frizzone e la contestuale dismissione dell'attuale svincolo in località Carraia in modo da posizionare il principale snodo infrastrutturale con la viabilità di livello primario in area baricentrica agli insediamenti della Piana e ai principali poli produttivi;
- B. di impegnarsi sulla base dei contenuti della presente intesa ad avviare il necessario percorso istituzionale all'interno dei rispettivi consigli per adeguare, là dove necessario, gli strumenti urbanistici degli enti interessati;**
- C. di condividere la documentazione tecnica elaborata dalla Provincia di Lucca con il contributo degli enti partecipanti alla presente intesa, relativo all'aggiornamento della domanda di mobilità, alla valutazione del livello di servizio della viabilità esistente e individuazione delle principali criticità, all'analisi del grado di ricettività del territorio rispetto all'inserimento delle infrastrutture aventi le caratteristiche necessarie a dare adeguata risposta alla domanda di mobilità riscontrata dallo studio e attestante la carenza e/o inadeguatezza della dotazione infrastrutturale presente sul territorio della Piana di Lucca.**
- D. di confermare la necessità di questo territorio di essere dotato di un adeguato sistema viario al fine di contrastare il deficit infrastrutturale che determina le situazioni di criticità e disagio per la popolazione residente e che abbatte il livello di competitività del territorio.**
- E. di concordare che, per dare adeguata risposta alla domanda di mobilità stimata, è necessario realizzare interventi molteplici e di varia complessità finalizzati a organizzare una "rete viaria" da attuarsi attraverso una serie coordinata di interventi di miglioramento della viabilità esistente e di realizzazione di nuove viabilità con caratteristiche rispondenti alle indicazioni emerse dal lavoro svolto con particolare riferimento allo studio sui flussi di traffico e alle caratteristiche ambientali del territorio .**
- F. di condividere il grafo della viabilità relativa alla proposta progettuale complessiva rappresentata nella cartografia allegata e di seguito descritta nei suoi tratti essenziali.**
- G. di rinviare ad un documento tecnico la definizione degli aspetti di dettaglio riguardanti la progettazione delle opere viarie ed il loro inserimento nel territorio effettuando le analisi e gli**

approfondimenti ritenuti necessari a consentire una progettazione integrata delle nuove infrastrutture e delle viabilità oggetto di riqualificazione da consegnare al soggetto incaricato della progettazione delle opere.

INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELL'ATTUALE RETE VIARIA

- realizzazione degli interventi necessari a dare una adeguata soluzione ai nodi critici individuati sui principali itinerari di traffico rilevati nella Piana di Lucca consistenti nelle intersezioni non adeguatamente organizzate e che rappresentano un elemento d'intralcio ad un corretto deflusso dei traffici individuati con apposita simbologia nella cartografia allegata;
- realizzazione degli interventi di adeguamento delle tratte degli itinerari oggetto di rilevazione che presentano criticità sul piano infrastrutturale la cui funzionalizzazione contribuisce a migliorare la scorrevolezza dei flussi di traffico;
- realizzazione degli interventi necessari a risolvere le criticità che si presume potranno rivelarsi a seguito dell'attivazione di interventi già programmati ed in particolare l'apertura del nuovo casello del Frizzone e il completamento dell'adeguamento della Via del Frizzone (intervento finanziato dalla Provincia nell'ambito dell'accordo per lo scalo merci);

Gli adeguamenti sopra indicati, che richiedono una fase di progettazione di modesta entità anche in relazione alla semplicità delle procedure tecnico-urbanistiche necessarie per attuarli, sono funzionali a produrre un miglioramento dei tempi di percorrenza lungo i principali itinerari determinando un immediato aumento del livello di servizio.

Inoltre interventi di maggior complessità, relativi alla riqualificazione delle viabilità di scorrimento caratterizzate da pesanti volumi di traffico con presenza di un alto livello di urbanizzazione, funzionali a garantire un maggior livello di sicurezza per le utenze deboli, da attuarsi in relazione alla riduzione dei flussi di traffico:

- riqualificazione della SR 439 Sarzanese Valdera con riferimento al tratto compreso fra Carraia e il confine con la Provincia di Pisa;
- riqualificazione della SP 20 di Marlia;
- riqualificazione della SR 435 Lucchese (Pesciatina);

INTERVENTI FINANZIATI O CON FINANZIAMENTO PREVISTO NEGLI ATTI DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA DEGLI ENTI

- realizzazione del secondo lotto della circonvallazione Altopascio;
- realizzazione dell'asse suburbano di Lucca, nel tratto di collegamento fra SS12 del Brennero e S.Filippo;
- realizzazione del sovrappasso ferroviario nell'area dell'ex scalo merci di Lucca;
- realizzazione della variante di Via Vecchi Pardini;

INTERVENTI DI NUOVA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE VIARIE

- realizzazione dell'ASSE NORD-SUD da Ponte a Moriano a Antraccoli mediante:
 - l'adeguamento della sezione stradale del primo tratto della SS12 Brennero, dalla rotonda di Marlia fino all'altezza del raccordo con la nuova viabilità;
 - realizzazione di una nuova viabilità in direzione nord-sud che si diparte dalla SS12 Brennero secondo l'itinerario previsto dagli strumenti urbanistici di Lucca e Capannori fino all'intersezione con la Via della Madonnina;
 - adeguamento della Via della Madonnina e della rotonda di Antraccoli;
- realizzazione dell'ASSE OVEST-EST (a nord dell'autostrada) da Antraccoli a Frizzone mediante:
 - adeguamento della Via Chelini fino all'abitato di Tassignano
 - realizzazione di un nuovo collegamento fra la Via Chelini e l'area produttiva di Carraia mediante sottoattraversamento della linea ferroviaria Firenze-Lucca, prosecuzione in direzione sud in affiancamento ai nuovi tronchetti di raccordo ferroviario previsti dal progetto dello scalo merci, superamento dell'autostrada A11 e raccordo con la Via Tazio Nuvolari;
 - adeguamento della viabilità di collegamento fra la zona industriale di Carraia e il casello del Frizzone lungo la Via del Rogio;
- realizzazione dell'ASSE EST-OVEST da Antraccoli fino al casello Lucca-Est mediante:
 - realizzazione di nuova viabilità di collegamento tra la rotonda di Antraccoli, l'area di S.Filippo, la zona industriale di Mugnano con raccordo con la viabilità del sovrappasso ferroviario all'altezza dell'ex scalo merci ;
 - realizzazione di nuova viabilità fra Mugnano e l'area di svincolo del casello di Lucca-Est in complanare all'autostrada.
- realizzazione del completamento dell'ASSE OVEST-EST fra il Casello del Frizzone e il secondo lotto della circonvallazione di Altopascio a sud dell'autostrada (Via di Lucia)
- potenziamento dell'ASSE OVEST-EST da Pontetetto a Frizzone mediante un percorso a sud dell'autostrada da attuare mediante:
 - adeguamento SR439 Sarzanese nel tratto compreso fra l'innesto con la Via Tazio Nuvolari e la loc.tà Pontemaggiore;

- realizzazione di nuova viabilità di collegamento fra la SR 439 Sarzanese e la Via di Sottomonte a monte dell'abitato di Massa Macinaia;
- riqualificazione della Via di Sottomonte fino all'innesto con la SS12 Brennero
- realizzazione del nuovo ponte sul Fiume Serchio di collegamento della SS12 Brennero con la viabilità dell'oltreserchio secondo la localizzazione da definire in accordo con il Comune sulla base di ulteriori studi e valutazioni da effettuare in relazione alla specifica domanda di mobilità con relativo adeguamento delle viabilità interessate.

Lucca, 6 marzo 2008

Provincia di Lucca	.....	<i>[Signature]</i>
Comune di Lucca	.....	<i>[Signature]</i>
Comune di Capannori	.....	<i>[Signature]</i>
Comune di Porcari	.....	<i>[Signature]</i>
Comune di Altopascio	.....	<i>[Signature]</i>
Comune di Montecarlo	.....	<i>[Signature]</i>
Comune di Villa Basilica	.....	<i>[Signature]</i>
Associazione degli Industriali della Provincia di Lucca	.....	<i>[Signature]</i>
Camera di Commercio della Provincia di Lucca	.....	<i>[Signature]</i>

OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI VIABILITA' EST DI LUCCA COMPRENDENTE I COLLEGAMENTI TRA PONTE A MORIANO ED I CASELLI DELL'AUTOSTRADA A11 DEL FRIZZONE E DI LUCCA EST. ASSE NORD-SUD.

PROPONENTE: ANAS S.p.a.

ESPONENTI: Vedi dichiarazioni allegate.

Lucca, 02 aprile 2013.

QUADRO ORGANIZZATIVO E NORMATIVO:

Per una completa lettura dei passaggi programmatici, in verità piuttosto complessi, viene riportata quale allegato n° 1 la cronistoria degli atti.

Per brevità si riporta che l'opera nasce dalla Delibera C.I.P.E. 121/2001, denominata Legge obiettivo - 1° programma infrastrutture strategiche.

Giova porre attenzione al "Documento di intesa sulle infrastrutture necessarie a migliorare il sistema della mobilità nella Piana di Lucca" del 6 marzo 2008, sottoscritto dalla Provincia di Lucca, Comune di Lucca, Comune di Capannori, Comune di Porcari, Comune di Altopascio, Comune di Montecarlo, Comune di Villa Basilica, Associazione degli industriali della Provincia di Lucca e Camera di Commercio della Provincia di Lucca. Allegato n° 2.

Si legge:

PREMESSE.

La problematica della mobilità legata al territorio della Piana di Lucca, con particolare riferimento all'area urbana, è da tempo in discussione da parte delle amministrazioni locali e costituisce acceso ambito di confronto e di interesse anche per i privati oltre che per le categorie economiche, soggetti che per primi risentono della complessità della situazione e dei disagi connessi.

Il forte incremento di mobilità di persone e merci registrato negli ultimi decenni, comune a tutte le realtà urbane del nostro Paese e caratterizzato da uno squilibrio a favore dell'autotrasporto privato e in prevalenza su gomma, nella realtà lucchese ha assunto caratteristiche maggiormente emblematiche in quanto ad esso non ha corrisposto un significativo adeguamento infrastrutturale, sia a livello viario che ferroviario, idoneo a supportare gli effetti determinati dalla crescita urbana e delle attività produttive operanti sul territorio.

La città di Lucca si configura come principale polo di attrazione/generazione del traffico; il sistema viario ad esso afferente necessita pertanto di interventi di adeguamento atti a garantire il miglior disimpegno dei flussi veicolari originati/destinati all'area urbana o in attraversamento. Inoltre, si rende pressante l'esigenza di definire itinerari adeguati per garantire un agevole attraversamento dell'area da parte dei mezzi che, con provenienza

dalla Valle del Serchio, si dirigono verso il sistema autostradale e che al momento, a causa della mancanza di una idonea viabilità, sono costretti a transitare all'interno dell'area più fortemente urbanizzata con grave pregiudizio sia dei tempi di percorrenza che della qualità della vita dei residenti nelle zone interessate dai maggiori flussi di traffico.

Sull'estremo versante orientale dell'area della Piana il nodo di Altopascio configura una articolazione fondamentale del sistema viario sul quale convergono correnti veicolari di livello interprovinciale, provinciale e locale: esso risulta conseguentemente parte integrante della riorganizzazione complessiva del sistema infrastrutturale dell'intera area lucchese. Le ipotesi d'intervento per l'adeguamento della viabilità dovranno essere definite in riferimento alle esigenze sia di raccordo funzionale dei flussi veicolari passanti sul nodo, anche in rapporto all'accesso all'autostrada, che di decongestionamento del centro abitato. La situazione attuale, fortemente critica, richiede interventi non più dilazionabili mirati ad una revisione complessiva del sistema di trasporto, inteso come complesso di infrastrutture e servizi mirato a fornire alla crescita di mobilità un supporto adeguato, efficiente ed ambientalmente compatibile.

Efficienza e compatibilità ambientale presuppongono un corretto equilibrio tra le diverse componenti modali su ferro e su gomma, collettive ed individuali, passeggeri e merci.

In particolare gli obiettivi più rilevanti riguardano il miglioramento dei percorsi di accesso alla rete viaria primaria, l'alleggerimento dell'anello viario attorno alla cinta muraria della città spesso congestionato anche al di fuori delle ore di punta, l'alleggerimento delle direttrici radiali che provengono dalla Piana e l'organizzazione in generale dei flussi veicolari ad est della città (sia provenienti dalla valle del Serchio che dalle aree di Altopascio, Porcari e Capannori, nonché dalla provincia di Pistoia verso Lucca e viceversa e verso il sistema autostradale).

Il raggiungimento di detti obiettivi, nel presupposto che la domanda di mobilità deve essere dettagliatamente conosciuta e attentamente governata, richiede quindi una sinergia di azioni che investono:

- il trasporto ferroviario, il cui efficientamento e potenziamento è un presupposto indispensabile per il trasporto delle persone e delle merci sia per quanto riguarda la linea ferroviaria Pistoia-Lucca- Viareggio/Pisa che la linea Lucca-Aulla;*
- il trasporto pubblico su gomma quale essenziale sistema di integrazione del trasporto su ferro al fine di fornire una offerta più capillare sul territorio;*

- il sistema delle aree di sosta strutturato in modo da favorire lo scambio modale e funzionale all'adozione di politiche selettive dell'accessibilità dell'area urbana con il mezzo privato;

- la rete dei percorsi ciclabili e dei percorsi pedonali protetti quale elemento necessario per incrementare il livello di sicurezza per la mobilità dell'utenza debole e migliorare la qualità della vita dell'ambiente urbano e delle zone abitate;

- la rete viaria attraverso interventi di:

a) riqualificazione della rete viaria esistente, al fine di garantire elevati livelli di esercizio in relazione alle varie tipologie di viabilità;

b) il potenziamento con la previsione di opere di nuova realizzazione, orientato al superamento dell'attuale deficit infrastrutturale e al miglioramento del livello di interconnessione per il raggiungimento di un adeguato "effetto rete" in grado di disimpegnare con efficienza e sicurezza le diverse componenti di flussi veicolari leggeri e pesanti di livello locale, provinciale e interprovinciale.

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.

Gli strumenti urbanistici degli enti territoriali della Piana di Lucca contengono la previsione delle infrastrutture necessarie a garantire un adeguato assetto del territorio, ma tali scelte devono essere attentamente rivalutate alla luce degli obiettivi sopra indicati il cui raggiungimento richiede scelte condivise e una programmazione coordinata per evitare che azioni di un singolo comune possa determinare aggravamenti sul territorio del comune limitrofo.

Si ricorda ad esempio il progetto del sistema tangenziale della città di Lucca che non trovava adeguato riscontro in alcun strumento di pianificazione territoriale degli enti interessati, sul quale si sono registrate pesanti opposizioni da parte di enti, associazioni e singoli cittadini che hanno chiesto di non approvare il progetto così come proposto e di riconsiderare le scelte relative all'esigenza di nuova viabilità nell'area della piana di Lucca.

Richiesta questa che ha portato l'amministrazione provinciale ad approfondire la situazione della mobilità nel suo complesso, riconsiderare le scelte fatte dai vari enti, valutarle alla

luce degli interventi già attuati o in corso di attuazione e aggiornare la domanda di mobilità.

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.

Riassumendo, il protocollo prevede *"interventi non più dilazionabili mirati ad una revisione complessiva del sistema di trasporto, inteso come complesso di infrastrutture e servizi mirato a fornire alla crescita di mobilità un supporto adeguato, efficiente ed ambientalmente compatibile.*

Efficienza e compatibilità ambientale presuppongono un corretto equilibrio tra le diverse componenti modali su ferro e su gomma, collettive ed individuali, passeggeri e merci."

La prima obiezione palese all'opera proposta dall'ANAS è che l'intervento sia ambientalmente sostenibile, la seconda è che presupponga un corretto equilibrio tra le diverse componenti modali su ferro e su gomma, collettive ed individuali, passeggeri e merci. Difatti non risulta vi siano studi che vadano ad integrare o coadiuvare la progettazione che interessano la rete ferroviaria, del tutto dimenticata e sottovalutata, a favore del trasporto su gomma, ambientalmente invasivo ed inquinante.

Il 23 marzo 2010 la Giunta Comunale del Comune di Lucca, con deliberazione 158/2010 approva il protocollo d'intesa per la realizzazione della viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli della A11 del Frizzone e di Lucca est (allegato n° 3). Ma in questo documento, deliberato immediatamente eseguibile vista l'urgenza ai sensi del D.Lgs. 267/2000, viene integralmente disatteso quanto riportato nel protocollo d'intesa, peraltro richiamato, del 6 marzo 2008, in quanto il potenziamento e l'adeguamento del sistema

ferroviario scompare integralmente, in favore del progetto denominato "Sistema Tangenziale di Lucca".

Nella premessa si legge:

premesse che: in data 6 marzo 2008 gli enti locali territorialmente interessati, oltre l'Associazione Industriali e la Camera di Commercio, nel condividere lo studio elaborato di concerto con la Provincia di Lucca, hanno sottoscritto il "Documento di Intesa sulle Infrastrutture necessarie a migliorare il sistema della mobilità nella Piana di Lucca", con il quale si ribadisce la necessità di realizzare la Tangenziale est comprensiva degli assi est-ovest ed ovest-est, oltre un insieme di interventi finalizzati a riorganizzare la "rete viaria" della Piana di Lucca per dare una adeguata risposta alla domanda di mobilità stimata;

Niente di più falso. Nel documento di intesa si sottoscrive di studiare un adeguato equilibrio, sostenibile per l'ambiente e per la salute, tra trasporto su gomma e su ferro.

Peraltro le unità organizzative urbanistica dei comuni coinvolti nell'opera non hanno messo in campo alcuna norma di salvaguardia, continuando a permettere investimenti edilizi a cittadini ed imprese ignare di edificare in zone che sarebbero state oggetto dell'intervento. In riferimento all'asse NORD-SUD non si capisce se l'ANAS non abbia tenuto conto del regolamento urbanistico del Comune di Lucca, la cui previsione si discosta totalmente dal progetto di cui trattasi, o ci sia stato un volontario discostamento, in entrambi i casi il rispetto del regolamento urbanistico da parte dei cittadini ha certamente provocato un danno economico agli stessi.

E se l'urbanistica è una disciplina che studia il territorio antropizzato (la città o più in generale l'insediamento umano) ed il suo sviluppo, essa ha come scopo la progettazione dello spazio urbanizzato e la pianificazione organica delle sue modificazioni su tutto il territorio, compreso quello scarsamente urbanizzato; Estensivamente l'urbanistica comprende anche tutti gli aspetti gestionali, di tutela, programmatici e normativi dell'assetto territoriale ed in particolare delle infrastrutture e dell'attività edificatoria. Alla luce di questo, come si fa a sostenere che i soggetti tenuti a vagliare ed approvare gli strumenti urbanistici hanno tutelato l'assetto del territorio? Come si può accettare che la sequenza sia prima abitazioni e aziende e poi, solo dopo, infrastrutture? Per quale motivo il progetto attuale si discosta tanto da quello previsto dagli strumenti urbanistici?

Nel corso dei vari incontri con gli Enti è emerso che l'opera non sarebbe altro che la prima fase della programmazione di una serie di opere che andranno a

comprendere anche il potenziamento del trasporto ferroviario e le piste ciclabili. Chiaramente queste affermazioni hanno generato, da parte dei soggetti fortemente danneggiati dall'opera il quesito sul motivo per cui si ritiene necessario investire 270 milioni di euro sul trasporto su gomma e nemmeno un euro sul trasporto ferroviario. La risposta è stata che per la ferrovia non c'è posto. Orbene, per la ferrovia non ci sarebbe posto e per una strada larga oltre 10 ml più scarpate ecc. che arriverà a 20 con le opere di mitigazione il posto si trova?

Quanto sopra per evidenziare che l'attuale progetto nasce da un'epoca che prevedeva esigenze territoriali completamente diverse da quelle attuali (anno 2001) ed è viziato da protocolli d'intesa completamente disattesi dagli stessi enti che li hanno sottoscritti e che sono quelli che dovrebbero garantire il benessere della popolazione e la salvaguardia dell'ambiente.

QUADRO PROGETTUALE:

Nella relazione di sintesi non tecnica al punto 1.1 - "obiettivi e motivazione dell'intervento" si legge:

L'intervento in progetto riguarda la realizzazione di un Sistema Tangenziale alla città di Lucca, ossia di una viabilità a est della città comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est, volta alla redistribuzione dei flussi veicolari ed al miglioramento del livello di servizio sulla rete stradale afferente all'area urbana di Lucca, svolgendo la funzione di alleggerimento del centro urbano dal traffico di attraversamento nonché di drenaggio dei traffici presenti o che comunque convergono all'interno della piana di Lucca.

Successivamente vengono elencate le nuove reti infrastrutturali stradali in progetto e riportati delibere, protocolli e normativa di riferimento per la regolazione della procedura.

La principale osservazione alla relazione suddetta è che non è spiegato in modo chiaro ed esaustivo il motivo di un'opera tanto imponente, che di fatto andrebbe solo a collegare due caselli autostradali già collegati da una strada esistente nel Comune di Capannori, ovvero il Viale Europa.

Se si compie un'analisi storica della piana di Lucca emerge senza ombra di dubbio che il tessuto urbano si è sviluppato attorno alle direttrici esistenti con la formazione di zone a carattere produttivo (il distretto cartario di Lucca è di primaria importanza non solo per l'economia locale) e zone che hanno mantenuto un tessuto prettamente rurale man mano sostituito da unità abitative destinate ai ceti mediamente abbienti.

Nella fattispecie tutta la zona che va dall'attuale ponte Gen. Dalla Chiesa fino alla statale 435 lucchese presenta la maggior parte di attività artigianali, industriali e di servizio che comunque, con la realizzazione dell'opera o meno, abbisognano e avranno necessità anche in futuro di un adeguamento della viabilità esistente in quanto comunque le numerose cartiere presenti ed i centri commerciali (anche di recente edificazione) non possono svincolarsi dal servizio di traffico pesante per il trasporto delle merci. Tanto è vero che risultano in progetto da anni lavori di

adeguamento del Viale Europa. Mai fatti, il Viale Europa versa in condizioni tristissime, senza banchine laterali, senza marciapiedi, con l'asfalto sconnesso fino al punto di essere in alcuni punti pericoloso.

Non si capisce in quanto il documento tralascia in modo totale l'argomento, come si intenderà riutilizzare i numerosissimi capannoni che servivano il vasto settore calzaturiero e questo è indice di una progettazione che non tiene conto delle peculiarità del territorio perché il riutilizzo di tali fabbricati per attività che comportano il trasporto di merci andrebbe ad appesantire ulteriormente la viabilità esistente rendendo l'investimento inadeguato a risolvere i problemi di viabilità.

Non è ipotizzabile che questi capannoni vengano trasformati in edilizia residenziale, almeno non integralmente, quindi per tenere bassi i costi di adeguamento potranno, almeno in un primo periodo, essere destinati a magazzino e attività artigianali: attività che comunque necessita di viabilità adeguata al trasporto merci o comunque di uno scalo merci ferroviario a brevi distanze.

Pertanto risulta del tutto sconosciuto quali siano le previsioni alla base della stima di una domanda futura per un'opera tanto imponente dato il crescere costante dei costi di trasferimento delle merci su gomma.

Analizzando il punto 6.3.1 si evidenzia che nelle previsioni all'anno 2018 (previsioni fatte sulla base di scenari economici ricavati secondo quale criterio?) per quanto riguarda i veicoli leggeri per una percorrenza media di 8,5 km la durata è di 11 minuti e 18 secondi sull'attuale viabilità; Ad opera eseguita la percorrenza passa a 8,7 km e la durata a 9 minuti e 52 secondi. Quindi, con un risparmio di tempo di 1 minuto e 26 secondi? A quale costo? Sono queste le motivazioni della necessità di spendere 270 milioni di euro di soldi pubblici?.

Nella relazione tecnica, alla "premessa" si legge:

L'intervento in progetto riguarda la realizzazione di un Sistema Tangenziale alla città di Lucca, ovvero di una viabilità a est della Piana di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est, volta alla redistribuzione dei flussi veicolari e di miglioramento del livello di servizio sulla rete stradale afferente all'area urbana di Lucca, svolgendo la funzione di alleggerimento del centro urbano dal traffico di attraversamento nonché di drenaggio dei traffici presenti o che comunque convergono all'interno della piana di Lucca.

Alla luce di quanto sopra rimane del tutto incomprensibile perché si vada a parlare di alleggerimento del centro urbano.

Peraltro non viene minimamente preso in considerazione il più impellente problema della città, ovvero il fatto, dai più definito addirittura scandaloso, che il traffico pesante debba transitare a 50 ml dalle mura urbane, monumento unico al mondo per niente tutelato.

La relazione dello studio di impatto ambientale - quadro di riferimento programmatico, al punto 5 - inquadramento di Area Vasta riporta:

2) il territorio dell'alveo sotterraneo (il paleo Serchio). A seguito della storica deviazione del fiume Serchio, la presenza del fenomeno fluviale ha fatto sentire la sua influenza sulle ampie porzioni di territorio interessate dall'antico percorso che da Marlia attraversava l'area di pianura fino al Bientina. L'influenza fluviale si manifesta attraverso permanenze morfologiche, idrogeologiche, vegetazionali, storiche e ambientali che conferiscono una particolare fisionomia all'aspetto dei luoghi. E' in corrispondenza di questo territorio che si ha la più ampia e consistente discontinuità nel sistema insediativo della Piana. Un "varco" verde strutturale per l'area lucchese, di elevato valore ambientale per l'equilibrio ecologico che tale sistema tuttora esprime: da quello di carattere idrogeologico in relazione alla presenza della falda sotterranea; alla permanenza di particolari specie vegetali che tuttora emergono con masse arboree paesaggisticamente apprezzabili; agli aspetti idrografici in relazione alla rete dei canali e dei fossi che segna la pianura lucchese.

Sostenere che la piana del Serchio, di fatto esattamente il territorio in qui è ubicato l'asse Nord-Sud è un varco verde strutturale e progettare di attraversarlo, deturparlo e dividerlo con un "muro tangenziale" è semplicemente demenziale, una contraddizione in termini che il Ministero dell'Ambiente deve fortemente contrastare per non rendersi complice di un disastro ambientale. Qualunque professionista che abbia nozioni di tutela del paesaggio inorridirà di fronte ad un progetto tanto invasivo!

Nella relazione tecnica al punto A5.1 - "Urbanistica", relativamente all'asse Nord-Sud si legge:

Asse Nord - Sud

Il tracciato si sviluppa attraversando più volte i limiti comunali di Lucca e Capannori.

I territori interessati sono classificati dai rispettivi R.U. nel modo seguente:

- la rotatoria iniziale di progetto si inserisce nella fascia infrastrutturale prevista dal Piano Strutturale (art. 37-40) del Comune di Capannori;

- dal km 0+000 la km 0+664 circa, rientrando nel Comune di Lucca, il tracciato attraversa un'area agricola periurbana (art. 27.2); in questo tratto è prevista la costruzione di un Cavalcaferrovia di 215m il quale bypassa la linea FS Lucca-Aulla;

- dal km 0+664 la km 0+821 circa, il progetto interseca aree prevalentemente a uso agricolo (art. 27.3);

- dal km 0+821 la km 1+066 circa, il progetto, per mezzo di un cavalcavia lungo 245m, passa sopra ad aree prevalentemente a uso agricolo (art. 27.3), ad aree produttive isolate (art.116) di cui una compresa nel limite di variante, e ad un'AREA APEA – Parco urbano dell'innovazione ecosostenibile, inserita nell'ex progetto norma decaduto-area oggetto di perdita d'efficacia art. 55 L.R. 1/2005 comma 5-6 (art. 140); sono considerate decadute in quanto non conforme dalla variante di R.U.;

- dal km 1+066 al km 1+074 il tracciato ricade nell'area APEA sopradescritta;

- dal km 1+074 al km 2+400 il tracciato incontra: aree prevalentemente a uso agricolo (art. 27.3), un'area a disciplina per gli edifici esistenti nelle aree di perdita di efficacia (art. 34.4), un percorso parco (art. 32.5), aree da destinarsi a verde (art. 35.2), edifici storici (4.2 corti rurali parzialmente alterate - art.42.4), attrezzature di interesse generale (art. 131). Il tratto analizzato, dal km 1+300 circa fino alla km 2+400, si inserisce nel limite del parco del Serchio (art.35), alternandosi ed intercettando più volte la viabilità di progetto prevista dal R.U.;

- in corrispondenza della rotatoria n.2, al km 2+000, è previsto un ammodernamento della viabilità esistente di Via delle Ville;

- l'asse di progetto al km 2+400, rientrando nel comune di Capannori, ricade nella fascia infrastrutturale prevista dal Piano Strutturale (art. 37 -40); la costruzione di un sovrappasso scatolare, al km 3+140 circa, bypassa la viabilità di Via Coselli;

- dal km 3+200 fino al km 5+141.19, km in cui termina la progettazione dell'Asse Nord-Sud, il progetto riattraversa il Comune di Lucca, ricalcando, quasi nella sua totalità, la fascia di viabilità di progetto inserita all'interno del perimetro da destinarsi a Parco del

Serchio (art.35); al km 5+000 il tracciato sfiora un'area terziaria occupata da un distributore (art.125).

- è previsto l'ammodernamento di un tratto di Via Pesciatina, che si connette alla rotonda di progetto n.3, e di Via della Madonnina; entrambe insistono su viabilità esistenti.

Il tracciato dell'asse Nord-sud termina nell'intersezione a raso di Antraccoli. Il progetto dell'intersezione si colloca in parte nel Comune di Lucca ed in parte nel Comune di Capannori, ricalcando, quasi nella sua totalità, lo sviluppo della viabilità attuale e dell'intersezione esistente.

Relativamente ai territori classificati dal R.U. di Lucca il progetto si inserisce nel perimetro da destinarsi a Parco del Serchio (art.35); i collegamenti dell'opera in progetto con la S.P. 27 della Madonnina e con la S.P. 23 Romana insistono su strade esistenti.

Nel territorio di Capannori, il tronco di scambio a sud-ovest dell'intersezione di Antraccoli e la relativa rampa di manovra di inversione ricadono in aree a prevalente uso agricolo (art.46); mentre i restanti tratti dell'opera ricalcano la viabilità esistente di Via D. Chelini e della S.P. 27 della Madonnina.

Andando per ordine:

- dal km 0+000 è prevista la realizzazione di una rotonda che porterà ad un cavalcaferrovia. Orbene i punti da analizzare sono in primis il fatto che i terreni sono attualmente ad una quota di circa 3,00 ml sotto il piano stradale dell'attuale SS 12 dell'Abetone e del Brennero e che risentono delle infiltrazioni provenienti dal fiume Serchio. Risulta infatti facilmente rilevabile come il lago "la macchia", posto circa 3 km più a sud, sia indicatore del livello del fiume, segno tangibile di una falda estremamente superficiale. Non è un caso che la zona sia nominata, anche sulle carte catastali "alle piagge". Fig. n° 1.

La consultazione di alcuni geologi della lucchesia ha fatto emergere che proprio in quella zona negli anni '60 furono concesse autorizzazioni all'estrazione di materiali inerti nel letto del fiume Serchio, provocando un abbassamento della falda di circa 1 ml. Fattore facilmente verificabile e inequivocabile. E' altresì emerso che 1-2 volte al decennio, la falda si alza di 1-1,5 ml oltre quella quota, cosa che sta accadendo anche in questo periodo. Sono state verificate queste condizioni? Non risulta in nessun documento. Ci sarebbe poi da parlare del reticolo delle fosse di drenaggio esistenti, da tempo ritenute insufficienti sulla base dell'espansione urbanistica degli

ultimi 50 anni. Immaginiamo adesso di interromperle con l'asse. Anche questo è facilmente ipotizzabile, basti pensare alla zona di San Filippo dove è stato edificato il nuovo complesso ospedaliero, opera peraltro molto limitata rispetto a quella di cui stiamo trattando.

Non trascurabile il fatto che vi siano alcune abitazioni a distanza inferiore ai 20 ml che si troverebbero una sopraelevata all'altezza delle finestre del piano primo. Fig. n° 2.

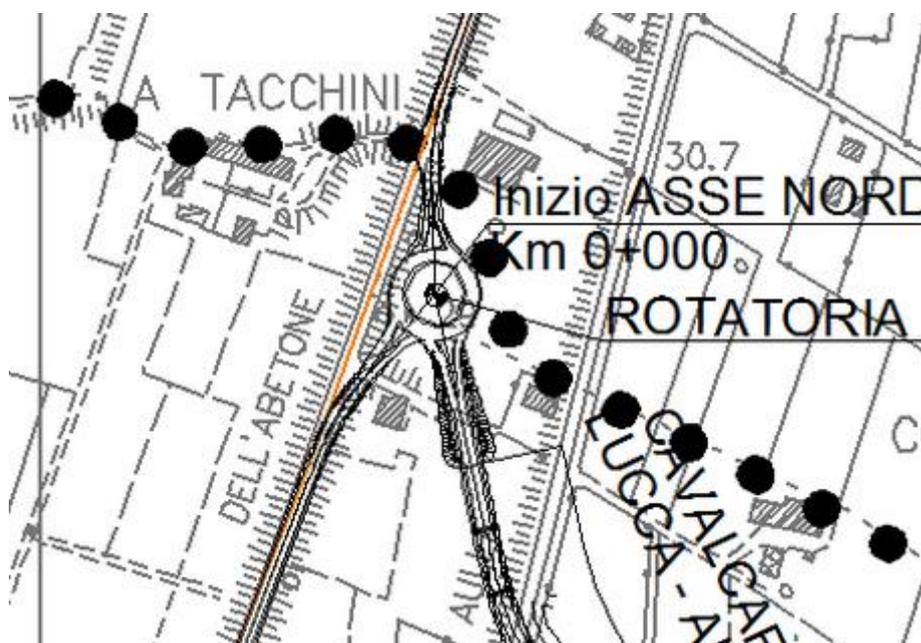


Fig. n° 1



Fig. n° 2

- dal km 0+500 al km 1+000 sono presenti insediamenti abitativi costituiti da svariate unità immobiliari di recentissima edificazione, alcuni ancora in fase di vendita, che non sono riportati sul progetto del tracciato e che verrebbero penalizzati in modo estremo. Ci si domanda come possa essere accaduta una svista tanto grossolana. Fig. n° 3.

Peraltro nelle immediate vicinanze sono presenti il molino San Pietro a Vico, tutto il blocco dei capannoni costituenti l'ex "Carteuropa" e l'industria cartaria Pieretti, tanto per citare le più grandi e trascurandone molte. E' palese che l'opera in progetto non andrà ad alleggerire in alcun modo il traffico presente nella zona non avendo previsto svincoli di sorta ma essendo bensì sopraelevata. Si segnala che la linea elettrica di alta tensione incrocia con l'arcata dei cavi nel punto di massima discesa proprio il punto più alto del cavalcavia.



Fig. n° 3.

- dal km 1+000 al km 1+500 la nuova sede stradale andrebbe a sovrapporsi ad un canale demaniale che regola tutto l'assetto idrico della zona e la strada vicinale che lo costeggia. Giova ricordare, qualora non fosse stato rilevato, che la zona non è servita da fognature comunali né da acquedotto, quindi tutte le abitazioni presenti sono dotate di pozzo artesiano, attingendo acqua da profondità che variano dai 4 ai 9 metri. Peraltro la strada vicinale, Via del Montescendi, è attraversata da conduttura del gas metano. Non si capisce il motivo per cui si debba far passare una infrastruttura, sopraelevata e di imponenti dimensioni, tra due abitazioni, ricreare la viabilità di servizio, regimare ed eventualmente intubare il canale demaniale, spostare tutte le linee elettriche e telefoniche che passano attualmente a 6 ml da terra, quando spostando il tracciato 50-100 mt a sud ci sono solo terreni incolti e nessun ostacolo. Lo scrivente ritiene antieconomico e dannoso il tracciato proposto. Nella fattispecie sono addirittura 7 le unità immobiliari alle quali l'infrastruttura passerebbe a distanze comprese tra 10 e 15 mt quando poco più a sud ci sono solo terreni liberi e pianeggianti. Da notare la viabilità di servizio a nord della nuova strada che possa letteralmente sopra un'abitazione per servirne altre. Fig. n° 4.

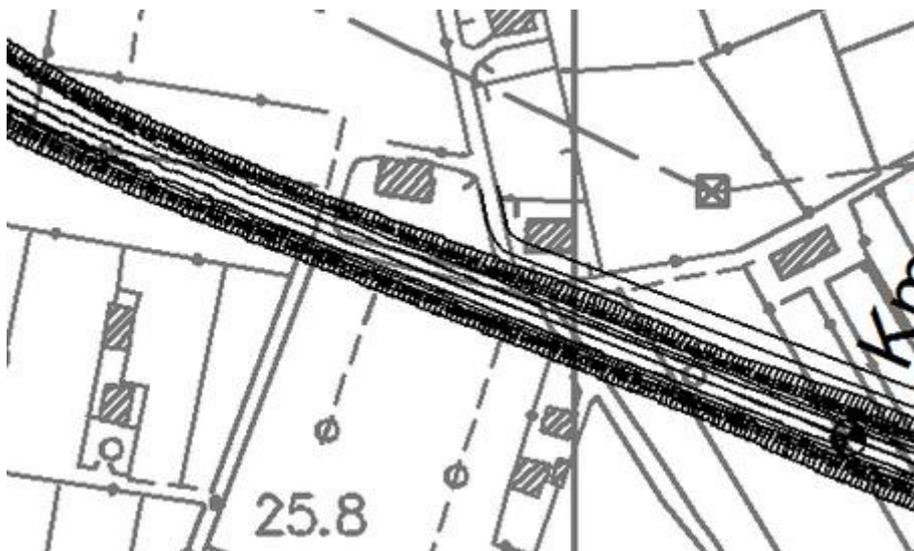


Fig. n° 4.

- dal km 1+500 al km 2+000 la nuova sede stradale incrocia con l'attuale Via dei Tognetti, con il progetto di un cavalcavia scatolare. Giova segnalare la pericolosità

del sito, che abbisognerebbe al contrario di ammodernamento sul tracciato esistente, oggetto di gravi incidenti stradali a scadenze regolari, rilevabili nella segnaletica, nella formazione di banchine laterali e nella pulizia dei poggi, non certo nella costruzione di ulteriori ostacoli.

La realizzazione del cavalcavia porterà alla necessaria realizzazione anche della viabilità di servizio delle abitazioni esistenti, con notevole pregiudizio delle stesse che si vedranno non solo l'opera passare a pochi metri, ma che dovrebbero anche subire l'esproprio di notevoli porzioni della resede di pertinenza. Il tutto per far compiere, dopo aver girato intorno ad una villetta fino a sfiorarla, una curva verso sud al tracciato per raggiungere una rotonda ancora posta a minima distanza dalle abitazioni. Fig. n° 6.

Come se non ci fossero terreni liberi poche decine di metri a sud per creare un tracciato quasi rettilineo e svincolare le abitazioni esistenti.

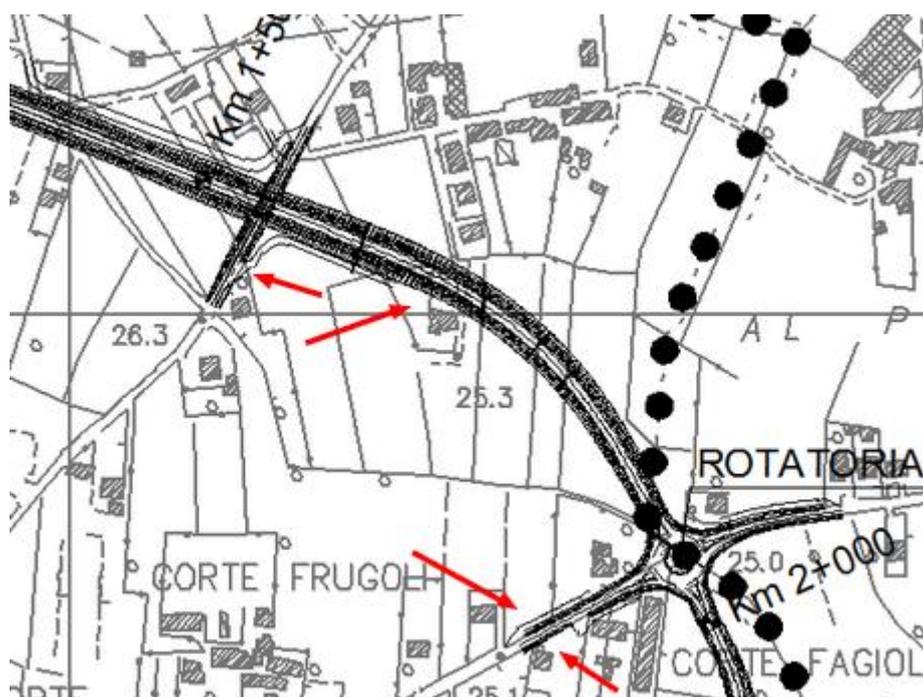


Fig. n° 6.

- dal km 2+000 al km 3+000 la nuova sede stradale non pare incidere pesantemente sul tessuto urbano esistente, se si tralascia lo sfioramento di un'abitazione e la viabilità di servizio che necessiterà per servire abitazioni che altrimenti rimarrebbero intercluse.

- dal km 3+000 al km 4+000 che termina con la rotatoria sulla Via Pesciatina non si evidenziano particolari criticità se si tralascia lo sfioramento di alcune unità immobiliari e l'opportunità di passare sopra il tracciato del metanodotto esistente.

- dal km 4+000 a fine asse non si evidenziano particolari criticità in quanto il terreno è sostanzialmente libero da urbanizzazione.

ASPETTI LEGATI ALLA VIABILITA' ED AI TRASPORTI:

Risulta incomprensibile come si possa definire l'opera "*volta alla redistribuzione dei flussi veicolari e di miglioramento del livello di servizio sulla rete stradale afferente all'area urbana di Lucca, svolgendo la funzione di alleggerimento del centro urbano dal traffico di attraversamento nonché di drenaggio dei traffici presenti o che comunque convergono all'interno della piana di Lucca*", perché invero si tratta di una pura e semplice Tangenziale.

L'opera non andrà minimamente ad alleggerire il centro urbano ma collegherà i caselli autostradali, lasciando invariato il traffico di servizio necessario alle attività presenti sul territorio. L'opera non serve ai comuni di Lucca e Capannori, che vengono penalizzate nel paesaggio e nella viabilità di raccordo e di servizio, serve solo all'ANAS per collegare i due caselli

Peraltro si rileva che nella progettazione non è stato minimamente tenuto conto di infrastrutture ed attività esistenti come ad esempio la stazione San Pietro a Vico e un complesso di enormi dimensioni come l'ex Molino Pardini che non vengono nemmeno sfiorate dall'opera. Nella previsione di un futuro riutilizzo del fabbricato, preso in considerazione anche quando venne progettato il nuovo complesso ospedaliero, sarebbe necessario un nuovo asse di collegamento o la modifica dell'esistente con ulteriore disagio e spesa.

Da un'analisi dei flussi di traffico pesante provenienti dalla mediavalle si è rilevato che sostanzialmente esistono due tipi di materiali preminenti: il materiale proveniente e verso il settore cartario e quello proveniente e verso il settore lapideo. Questo confermato dai protocolli di intesa del 2008 che si proponevano infatti di mettere in campo una serie di infrastrutture atte ad alleggerire il trasporto dei semilavorati che possono essere facilmente dirottati su trasporto ferroviario mediante il potenziamento della rete e la realizzazione di scali merce.

Viene invece approntata la progettazione di una tangenziale larga oltre 10 ml che con scarpate e opere di mitigazione supererà i 20 ml e alta da 3 a 5 ml dal piano di campagna che andrà a deturpare il territorio tagliando in due intere frazioni abitate, una sorta di NUOVO MURO DI BERLINO.

Emerge che la somma ingente di oltre 80 milioni di euro vengono destinati ad edificare una tangenziale che non ha altro scopo che sostituire una viabilità esistente, di certo non efficiente, che deve essere potenziata, ma che non può e non sarà sostituita o alleggerita dalla nuova opera. Sarà comunque necessario potenziare la viabilità rappresentata dal Viale Europa, come peraltro risulta già da tempo in programma, nel tratto dal Ponte Gen. Dalla Chiesa fino alla rotatoria sulla SS 435 poiché le imprese presenti lungo il tracciato non possono essere servite dalla nuova infrastruttura.

Vengono totalmente disattesi i programmi contenuti nel protocollo d'intesa del 6 marzo 2008 stralciando il trasporto su rotaia in favore di un trasporto totalmente su gomma, con tutti i problemi di devastazione dell'ambiente e di salute pubblica che ne derivano.

Una volta realizzato il nuovo ponte sul fiume Serchio che collegherà la rotatoria sulla SS 12 dell'Abetone e del Brennero l'asse Nord-Sud potrebbe dover accogliere e recepire anche tutto il traffico proveniente da Camaiore. Non si rileva traccia di previsione di questo ulteriore flusso in fase di progettazione, sottoponendo la popolazione al un rischio di trovarsi attraversata da flussi di traffico estremamente influenti.

ASPETTI LEGATI ALLA SOSTENIBILITA' ECONOMICA, ALLA MANUTENZIONE ED ALLA SALUTE PUBBLICA:

Il progetto non contiene uno studio di sostenibilità economico-finanziaria che consideri anche i costi ambientali, quelli connessi ai danni alle falde acquifere e di manutenzione negli anni a venire. E mi si può citare almeno un caso in cui le previsioni di spesa sono state mantenute ed i costi non sono lievitati inesorabilmente? Non è che ci ritroveremo con un'opera incompiuta per mancanza di fondi? Oltre il danno anche la beffa!

Peraltro risulta completamente assente un piano finanziario che consideri e preveda la copertura finanziaria dei costi precedentemente richiamati, probabilmente intendendo di lasciarli in eredità alle future generazioni.

Per quanto riguarda la salute pubblica, si è tenuto conto del fatto che la maggior parte delle zone sulle quali si andrà a intervenire non è servita da pubblico

acquedotto ma preleva direttamente dalla falda con pozzi artesiani? Altro indice quasi comico è come si moltiplichino gli studi sulla tossicità del piombo sulla salute pubblica, per non parlare delle tanto pubblicizzate polveri sottili. Quindi per risolvere il problema viene potenziato il sistema di trasporto alternativo alla gomma? No, certo, si fanno altre strade. Espropriare per ampliare la linea ferroviaria esistente e costruire nuovi scali merci è tanto differente dal farlo per costruire una nuova strada? Sì, perché si farebbe un intervento in linea con le direttive mondiali sulla diminuzione dell'inquinamento, oltre che con il buon senso. L'ISPRA pubblica studi che dimostrano quanto inquinino quel poco piombo utilizzato per l'attività venatoria e intanto si progetta di far passare tangenziali a pochi metri dalle strade.

CONCLUSIONI:

Al termine dell'analisi del tratto Nord-Sud del progetto di viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est sono state evidenziate carenze ed inadeguatezze progettuali che se non ponderate porterebbero a danni certi all'ambiente, rischi per la salute di chi abita lungo il percorso, distruzione del paesaggio e delle realtà agricole, danni economici arrecati a chi subirà espropri o che comunque si vedrà passare una tangenziale a 15 metri dalle finestre di casa, le conclusioni sono ovvie: l'asse Nord-Sud è una tangenziale costosa, devastante per il territorio, inquinante e inadeguata a svolgere un servizio per le attività esistenti. **Porterebbe la piana di Lucca a diventare una nuova Berlino: divisa da un muro.** Chiaramente costruito con presupposti storici e sociali totalmente diversi, ma con il medesimo risultato.

Invitiamo pertanto il Ministero dell'Ambiente ad esprimere parere negativo al progetto di viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est, significando che gli abitanti sottoscrittori delle presenti osservazioni faranno ferma opposizione in ogni sede.

Lucca 02 aprile 2013

In allegato la sottoscrizione da parte dei cittadini.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



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

PREMESSO CHE

- Nel programma degli interventi strategici di preminente interesse nazionale previsti dalla delibera CIPE del 21.12.2001 n. 121 "Legge Obiettivo: 1° programma delle infrastrutture strategiche", in conformità a quanto previsto dalla "Legge Obiettivo" (L.443/01), art. 3 erano previsti interventi riguardanti il sistema di attraversamento Nord Sud dei Valichi Appenninici comprendenti tra l'altro l'ammodernamento della SS 12 Abetone e del Brennero;
- Nell'ambito dell'intesa Generale Quadro sottoscritta da Governo e Regione Toscana il 18 aprile 2003 sono previsti:
 - per quanto riguarda l'adeguamento del sistema di viabilità per l'attraversamento dei valichi appenninici tosco-emiliani specifici interventi sulla SS 12 dell'Abetone e del Brennero;
 - per quanto riguarda il nuovo tratto di viabilità tra Lucca e Modena il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegnava a realizzare un progetto di fattibilità avanzata e la Regione Toscana ad esaminarne i risultati ai fini delle comuni decisioni conseguenti;
- il complesso degli interventi stradali di interesse statale riguardanti il territorio della Provincia di Lucca, fu definito preliminarmente, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come "Sistema Tangenziale di Lucca", poi denominato "Viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca", così come risultante nel documento allegato al DPEF 2005 "Nota integrativa del 2° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) 2005-2008";
- 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 M€ con previsione di appaltabilità per l'anno 2011.
- 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.
- a seguito della dichiarazione con Delibera CIPE 21.12.2001 n. 121 di opera strategica e di preminente interesse nazionale, le procedure di approvazione del progetto e di finanziamento dell'opera sono regolate dalla legge "Obiettivo" oggi inserita nel decreto legislativo

12.04.2006 n.163 e che l'opera in questione è soggetta a valutazione di impatto ambientale ai sensi del D.P.C.M. 377/1988;

- la società ANAS SpA ha redatto il progetto preliminare e studio di impatto ambientale approvato in Consiglio di Amministrazione nella seduta del 16.06.2005 con deliberazione n. 76 e trasmesso con nota n. 3405 del 21.06.2005 agli Enti competenti presentando istanza ai sensi degli art. 2,3,5,17 e 18 del Dlgs 190/2002, per il parere VIA, la localizzazione ed il finanziamento dell'opera;
- la Regione Toscana con deliberazione di Giunta regionale n. 1020 del 17 ottobre 2005 ha espresso ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs 190/2002 parere contrario al conseguimento dell'intesa sulla localizzazione delle opere previste nel progetto preliminare denominato "Sistema tangenziale di Lucca" ed in particolare per la Tangenziale Ovest ritenendo l'intervento relativo alla Tangenziale Est – comprensivo dell'asse Est – Ovest meritevole di essere approfondito, per meglio adattarlo alle caratteristiche dei luoghi attraversati e per migliorare la qualità degli interventi di mitigazione;
- la Commissione Speciale VIA ha emesso in data 28.03.2006 un parere di compatibilità ambientale limitatamente alle tratte denominate Tangenziale Est asse Est Ovest, Tangenziale Est asse Nord – Sud e Tangenziale Ovest;
- tale parere è stato confermato nell'ambito del ricorso presso il TAR del Lazio presentato dalla Regione avverso il parere della Commissione Speciale VIA del 28/03/2006; il ricorso è stato, però, respinto dalla III Sezione del TAR con dispositivo 400/06 emesso in data 14 dicembre 2006;
- l'amministrazione provinciale di Lucca a seguito delle necessità evidenziate nella delibera della Giunta Regionale Toscana n. 1020 del 17 ottobre 2005 di predisporre approfondimenti sulla progettazione relativa alla Tangenziale Est comprensiva di Asse Est Ovest, ha effettuato di concerto con gli altri enti locali territorialmente interessati ulteriori studi e valutazioni sul sistema infrastrutturale della Piana di Lucca;
- lo studio elaborato dalla Provincia con il contributo degli altri enti locali interessati e predisposto partendo dalle
 - prescrizioni impartite in sede di procedura CIPE sulla base del progetto preliminare già pubblicato;
 - dall'aggiornamento del sistema infrastrutturale esistente da un primo aggiornamento dello studio di traffico;
 - da nuove ed aggiornate analisi delle esigenze territoriali;

ha confermato, per dare una adeguata risposta alla domanda di mobilità stimata, la necessità di realizzare la Tangenziale Est comprensiva degli assi Est – Ovest ed Ovest – Est oltre che un insieme di interventi finalizzati a riorganizzare la "rete viaria" della Piana di Lucca;

- lo studio è stato condiviso da tutti gli enti locali interessati territorialmente oltre che dalla Associazione Industriali e Camera di Commercio con la firma del "Documento di Intesa sulle Infrastrutture necessarie a migliorare il sistema della mobilità nella Piana di Lucca" avvenuta in data 6 marzo 2008.

CONSIDERATO CHE

- l'intervento di viabilità di interesse statale riguardante il territorio della Provincia di Lucca definito nell' Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 sopra citato deve essere di seguito nominato "Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti fra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est";
- è intendimento degli Enti firmatari del presente accordo dare impulso alla realizzazione dell'opera di cui sopra;

- risulta necessario procedere ad una modifica della progettazione preliminare e dello studio di impatto ambientale del progetto della Tangenziale di Lucca per stralciare dallo stesso la parte della Tangenziale Ovest nonché introdurre le modifiche necessarie per la compatibilità dello stesso dal punto di vista trasportistico ed ambientale in base alle criticità evidenziate nelle prescrizioni impartite in sede di procedura CIPE sul progetto preliminare esistente nonché dallo studio condiviso dagli enti locali;
- in considerazione della carenza della rete infrastrutturale in provincia di Lucca che incide pesantemente sullo sviluppo locale del territorio, risulta necessario utilizzare per quanto possibile il procedimento già avviato dall'Anas tutt'ora in corso e per il quale il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti non ha ad oggi inoltrato la propria relazione istruttoria al CIPE per la delibera di approvazione.

TUTTO CIO' PREMESSO

- Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
- La Regione Toscana
- La Provincia di Lucca
- ANAS S.p.A.
- Il Comune di Capannori
- Il Comune di Lucca

STIPULANO IL PRESENTE PROTOCOLLO D'INTESA

PARTE PRIMA- Inquadramento e coordinamento generale degli interventi

Articolo 1 - (Obiettivi)

Il presente Protocollo è finalizzato a definire il quadro delle priorità, delle modalità operative e dei corrispondenti impegni dei soggetti sottoscrittori in ordine al rapido avvio e all'adeguamento progettuale nonché alla realizzazione degli interventi relativi alla SS 12 dell'Abetone e del Brennero riguardanti la viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti fra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est, in attuazione di quanto previsto dalla programmazione nazionale e regionale di settore e in coordinamento con gli altri accordi ed intese già attivati sul territorio.

Articolo 2 - (Impegni dei soggetti sottoscrittori)

Ciascun soggetto sottoscrittore si impegna a rispettare integralmente il contenuto del presente Protocollo, in tutte le sue parti, nello svolgimento delle attività di propria competenza per la realizzazione degli interventi previsti, e a promuovere adeguate iniziative nei confronti di enti e soggetti terzi finalizzate alla tempestiva risoluzione di problematiche connesse all'avvio e realizzazione degli interventi stessi, previo preliminare confronto con gli altri soggetti sottoscrittori e accordo tra le parti.

Articolo 3 - (Impegni del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti)

Il Ministero delle Infrastrutture si impegna:

- in linea generale ad attivarsi per tutto quanto di sua competenza ai sensi del D.Lgs 163/2006 – Capo IV Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi;
- a seguito della riedizione del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale e dell'avvio delle procedure di legge obiettivo, ad attivarsi presso il CIPE per la sollecita

conclusione dell'iter di approvazione degli interventi e per l'individuazione degli aspetti di criticità eventualmente risolvibili in ambito locale;

- ad attivarsi presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per l'individuazione di fonti statali di finanziamento della successiva progettazione definitiva;
- ad attivarsi presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per l'individuazione di fonti statali di finanziamento degli interventi secondo le priorità definite;

Articolo 4 - (Impegni della Regione)

La Regione Toscana si impegna:

- a coordinare le iniziative finalizzate all'attuazione degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori del presente Protocollo d'Intesa;
- a rendersi parte attiva per il monitoraggio delle fasi di progettazione e di attuazione dell'intervento, per l'individuazione delle corrette soluzioni di inserimento territoriale dell'infrastruttura in coerenza con la esistente pianificazione provinciale e comunale ed a ricercare forme di risoluzione delle criticità;
- a fornire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ad ANAS ogni supporto necessario alla individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi;
- a recepire le previsioni degli interventi oggetto del presente Protocollo quali obiettivi prioritari di interesse regionale nell'ambito degli strumenti di pianificazione territoriale di propria competenza;
- ad assicurare, nell'ambito dei propri compiti in materia di governo del territorio attenzione alla verifica della funzionalità fisica e trasportistica degli assi stradali esistenti e di progetto da inserire correttamente nel paesaggio;
- a fornire ad ANAS ogni supporto necessario nelle fasi di avvio e realizzazione dei lavori;
- a contribuire alla individuazione delle soluzioni delle problematiche per l'approvvigionamento dei materiali inerti necessari e nell'individuazione delle eventuali cave di prestito.

Articolo 5 - (Impegni della Provincia di Lucca)

La Provincia Lucca si impegna:

- a garantire il confronto con gli Enti locali interessati nello svolgimento delle attività previste nella presente intesa;
- a rendersi parte attiva per il monitoraggio delle fasi di progettazione e di attuazione dell'intervento, per l'individuazione delle corrette soluzioni di integrazione territoriale dell'infrastruttura in coerenza con la pianificazione provinciale e comunale ed a ricercare forme di risoluzione delle criticità;
- a prevedere, nell'ambito degli strumenti di pianificazione territoriale di competenza, misure di tutela della funzionalità fisica e trasportistica degli assi stradali esistenti e di progetto, in particolare mediante istituzione di idonei corridoi di salvaguardia urbanistica dei tracciati, adeguata disciplina della localizzazione di funzioni insediative ad alta frequentazione e corretta individuazione dei corridoi tecnologici per le infrastrutture a rete di interesse sovracomunale;
- a fornire il proprio supporto istituzionale per il coordinamento degli Enti Locali sia in fase di definizione di dettagli progettuali che di esecuzione e realizzazione delle opere;
- a contribuire alla individuazione delle soluzioni, con il supporto della Regione, relativamente alle problematiche per l'approvvigionamento dei materiali inerti necessari e a fornire supporto per l'individuazione delle eventuali cave di prestito e per la gestione delle terre e rocce di scavo.

Articolo 6 - (Impegni di ANAS SpA)

ANAS SpA, in qualità di soggetto aggiudicatore ed attuatore dell'intervento, si impegna:

- a redigere, sulla base del documento preliminare alla progettazione predisposto con il contributo del Comitato tecnico di cui al successivo art. 11 e delle ulteriori indicazioni che si rendano necessarie, una nuova progettazione preliminare e studio di impatto ambientale;
- a rendersi parte attiva per il monitoraggio delle fasi di progettazione e di attuazione dell'intervento, per l'individuazione delle corrette soluzioni di inserimento territoriale dell'infrastruttura in coerenza con la pianificazione provinciale e comunale ed a ricercare forme di risoluzione delle criticità;
- a predisporre gli atti necessari per la sollecita conclusione dell'iter di approvazione in Legge Obiettivo del progetto preliminare e studio di impatto ambientale, oggetto del presente protocollo;
- ad individuare, con il supporto degli altri soggetti sottoscrittori, ulteriori forme di finanziamento che dovessero rendersi necessarie;
- a fornire assistenza al completamento delle procedure di legge obiettivo.

Articolo 7 - (Impegni dei Comuni di Lucca e Capannori)

I Comuni di Lucca e Capannori si impegnano:

- a rendere disponibili dati ed informazioni, anche di carattere cartografico, utili alla definizione tecnica ed amministrativa degli interventi oggetto del presente Accordo;
- a rendersi parte attiva per il monitoraggio delle fasi di progettazione e di attuazione dell'intervento, per l'individuazione delle corrette soluzioni di inserimento territoriale dell'infrastruttura in coerenza con la esistente pianificazione provinciale e comunale ed a ricercare forme di risoluzione delle criticità;
- a prevedere, nell'ambito degli strumenti di pianificazione territoriale di competenza, misure di tutela della funzionalità fisica e trasportistica degli assi stradali esistenti e di progetto, in particolare mediante istituzione di idonei corridoi di salvaguardia urbanistica dei tracciati, adeguata disciplina della localizzazione di funzioni insediative ad alta frequentazione e corretta individuazione dei corridoi tecnologici per le infrastrutture a rete di interesse comunale;
- a predisporre gli atti necessari per la sollecita conclusione dell'iter approvativo dell'intervento, concorrendo, per quanto di propria competenza, all'aggiornamento degli strumenti di programmazione socioeconomica e urbanistica ed alla promozione delle altre iniziative di sviluppo locale che si rendessero necessarie per la positiva conclusione del procedimento

Articolo 8 - (Altri soggetti coinvolti)

Il Comitato Istituzionale, così come definito ai sensi successivo art. 10, potrà individuare ulteriori soggetti interessati all'attuazione del presente Protocollo.

Articolo 9 - (Tempistica)

I soggetti sottoscrittori si impegnano, ciascuno per quanto di propria competenza come definito ai precedenti articoli da 3 a 7:

- a redigere e/o a supportare le attività di progettazione che dovrà essere disponibile entro il mese di febbraio 2012 per consentire l'avvio delle procedure di legge obiettivo entro il mese di aprile 2012;
- a supportare le procedure autorizzative con l'emissione dei pareri di competenza nei termini previsti dalla vigente legislazione;
- a definire il documento preliminare alla progettazione entro luglio 2011.

PARTE SECONDA - Organi di indirizzo, monitoraggio e controllo

Articolo 10 - (Comitato Istituzionale)

È costituito un Comitato Istituzionale presieduto dall'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Toscana o suo delegato ed è composto da un rappresentante per ogni altro ente sottoscrittore, da nominarsi a seguito della sottoscrizione del presente Protocollo.

Al Comitato sono attribuite le seguenti competenze:

- vigilare sulla piena, tempestiva e corretta attuazione del Protocollo di Intesa nel rispetto degli indirizzi enunciati;
- individuare gli ostacoli di fatto e di diritto che si frapponessero all'attuazione del presente Protocollo, proponendo le soluzioni idonee alla loro rimozione;
- porre in essere quanto necessario per addivenire ad una soluzione bonaria delle controversie che dovessero insorgere tra le parti o in ordine all'interpretazione e all'attuazione del presente Protocollo, ferma restando la possibilità per le stesse parti di attivare le procedure di legge per la definizione delle controversie in questione;
- proporre, ai soggetti competenti a tale scopo, gli interventi sostitutivi in caso di inadempimento.

Articolo 11 - (Comitato Tecnico)

Le parti si impegnano a costituire un Comitato tecnico, presieduto dalla Regione Toscana – Direzione Generale Politiche Territoriali e Ambientali e da un rappresentante per ogni altro ente sottoscrittore, per:

- contribuire alla definizione di un documento preliminare alla progettazione in base al quale il soggetto attuatore Anas Spa procederà alla modifica della progettazione preliminare ed all'aggiornamento dello studio di impatto ambientale, che tenga conto dei pareri e delle prescrizioni impartite in sede di procedura CIPE sul progetto preliminare già pubblicato nonché delle indicazioni provenienti dallo studio condiviso nell'intesa tra gli enti locali del 6 marzo 2008;
- monitorare la conformità dello sviluppo della progettazione e dello studio di impatto ambientale in accordo con il documento preliminare;
- verificare prima della approvazione della progettazione preliminare e dello studio di impatto ambientale da parte di Anas Spa la conformità della documentazione al documento preliminare predisposto;
- valutare e proporre le soluzioni progettuali in particolare relativamente al corretto inserimento territoriale dell'infrastruttura in coerenza anche con la esistente pianificazione provinciale e comunale;
- partecipare alla ricerca di forme di risoluzione delle criticità.

Per le finalità suesposte il Comitato si riunirà periodicamente su convocazione del Presidente.

Al Comitato tecnico, ove ritenuto necessario, potrà partecipare un rappresentante di altri enti locali territorialmente interessati.

PER IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI :

PER LA REGIONE TOSCANA :

PER LA PROVINCIA DI LUCCA :

PER ANAS S.P.A. :

PER IL COMUNE DI LUCCA :

PER IL COMUNE DI CAPANNORI :

Lucca,

Io sottoscritto Luca M. Costina residente in
Via del Brennero 2116/C

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 21/04/2013

Firma

Luca M. Costina

Io sottoscritto ² Paolo Degelo residente in
Via del Brennero 2116/C

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 21/04/2013

Firma

Paolo Degelo

Io sottoscritto Paolo Sani residente in
Via del Brennero 2116/C

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 21/04/2013

Firma

Paolo Sani

Io sottoscritto PAELNI EMILIA residente in
VIA D'ISOLA 225 POCIORANA - LUCCA

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 24/4/2013

Firma



Io sottoscritto NANNINI MARIA PIA residente in
VIA DEL MONTESGENDI S. CASSIANO VIES

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, _____

Firma



Io sottoscritto Simonetta Dell'Amme residente in
Vie del Montesendi - San Commone Vies

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 24/4/13

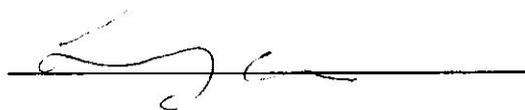
Firma



Io sottoscritto Lorenza Orsi residente in
VIA DELLE PIAGGE 351 S. PIETRO AVICO LUCCA
dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in
esse contenuto.

Lucca li, 24/04/2015

Firma



Io sottoscritto VANNICCA PATRIZIA residente in
VIA DELLE PIAGGE 351 S. PIETRO AVICO LUCCA
dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in
esse contenuto.

Lucca li, 24/04/2013

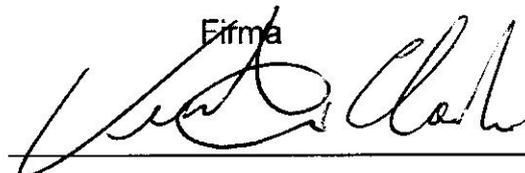
Firma



Io sottoscritto Venturi Claudio residente in
VIA SUISSIMO ANIMATORE TRV 22
dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in
esse contenuto.

Lucca li, 24/04/13

Firma

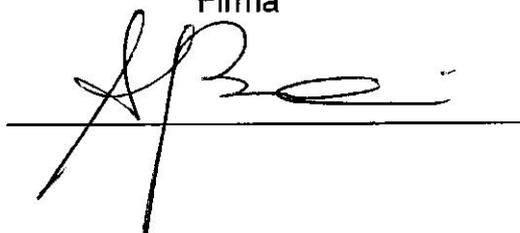


Io sottoscritto ALESSANDRA BECHERUCCI residente in
VIA PONTE ALLA REGOLINA - SAN CASSIANO A VICO

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 24.04.2013

Firma

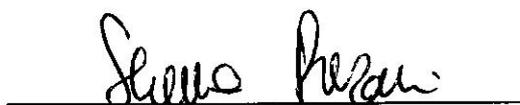


Io sottoscritto SERENA PIERONI residente in
VIA DELLE PIAGGE II 355 SAN PIETRO A VICO

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 26.04.2013

Firma

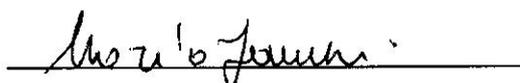


Io sottoscritto MARIA FANUCCI residente in
VIA DEI PARADISI 1403 ANTRACCOU

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 24.04.2013

Firma

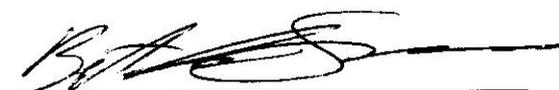


Io sottoscritto BERTOLINI SIMONE residente in
VIA PIAGGE II S-PIETRO A VICO

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 24/04/2013

Firma



Io sottoscritto CANNAVALE AFRS residente in
VIA PIAGGE II, 491 S.PIETRO A VICO (LU)

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 24/04/13

Firma



Io sottoscritto VENTURI MIRKO residente in
VIA RENTRESCHI 319 - LUCCA

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, 24/4/2013

Firma



Io sottoscritto QUILICI PIETRO residente in
VIA DEI BOSCHI N° 30, VERCIANO (LU)

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, _____

Firma



Io sottoscritto QUILICI PAOLA residente in
VIA PESCIATINA N°143 - LUNATA (LU)

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, _____

Firma

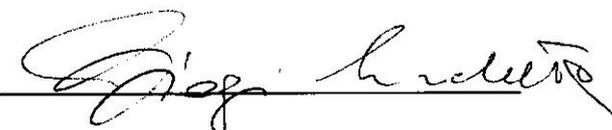


Io sottoscritto BIAGI ENRICHETTA residente in
VIA DEI BOSCHI N°32 - VERCIANO - LUCCA

dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in esse contenuto.

Lucca li, _____

Firma



Io sottoscritto Pier Giorgio Sestini residente in
Lucca - Via del Montesendi 360/A
dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in
esse contenuto.

Lucca li, 23/04/13

Firma


Io sottoscritto Vittorio Marianetti residente in
Lucca - San Pietro e Vico - V. Montesendi
dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in
esse contenuto.

Lucca li, _____

Firma


Io sottoscritto Stefano Marianetti residente in
San Pietro Vico Via Montesendi
dichiaro di sottoscrivere le presenti osservazioni condividendo in pieno quanto in
esse contenuto.

Lucca li, _____

Firma
