

INCHIESTA PUBBLICA SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA – VIABILITÀ EST DI LUCCA COMPRENDENTE I COLLEGAMENTI TRA PONTE MORIANO E I CASELLI DELLA A11 FRIZZONE E LUCCA EST



Presentazione Relazione finale

Gli aspetti urbanistici

Ing. Paolo Berdini

Gli aspetti urbanistici: due questioni generale

1) Il supporto cartografico utilizzato non corrisponde allo stato dei luoghi

Va rilevato in primo luogo che pur avendo a disposizione cartografie maggiormente aggiornate, la società Anas ha utilizzato un supporto aggiornato alla seconda metà degli anni '90, che riporta cioè una consistenza dell'edificato molto inferiore al reale stato dei luoghi.

Sovrapponendo il tracciato stradale con la realtà aggiornata – testimoniata ad esempio dalle foto satellitari – si può facilmente vedere che il tracciato aumenta il livello delle sue criticità verso il tessuto insediativo esistente ed è esposto al rischio di aumentare gli importi di progetto per gli espropri di edifici invece di terreni e per le demolizioni dei manufatti.

2) Il tracciato nord – sud in variante rispetto alla pianificazione territoriale ed urbanistica

Quest'ultima osservazione porta a dover rimarcare che nonostante il territorio della piana di Lucca fosse dotato di pianificazione territoriale di livello provinciale e che coerentemente con esso i comuni di Lucca e Capannori avessero approvato varianti ai propri strumenti urbanistici, il nuovo progetto Anas sceglie di localizzare il nuovo asse viario nord – sud in variante rispetto alla pianificazione locale.

Questa scelta non solo è incomprensibile dal punto di vista formale, visto che i due citati comuni hanno previsto di destinare una fascia di terreno proprio per la realizzazione della nuova viabilità, ma ha gravi effetti sostanziali.

Ne è testimonianza, ad esempio, l'osservazione presentata dal sig. Mirko Venturi, proprietario di un immobile in località San Pietro a Vico, regolarmente assentito ai sensi della pianificazione vigente e che si trova sotto la minaccia di esproprio a causa della scelta di Anas di non rispettare le indicazioni di realizzazione del corridoio della mobilità. E' del tutto evidente che simili casi provocheranno un contenzioso amministrativo e giuridico che si sarebbero potuti evitare se ci si fosse mantenuti all'interno dell'attuazione della pianificazione vigente.

GLI EFFETTI DEL PROGETTO SULLA VIVIBILITA' URBANA

Tratto est ovest

La criticità sul sistema delle connessioni pedonali e ciclabili è messa bene in luce dal comune di Lucca che nelle sue osservazioni al progetto Anas (26. 2. 2014) afferma:

“... si può rilevare come il nuovo tracciato stradale, specialmente nella tratta che ha origine nello snodo di Antraccoli e prosegue in direzione della nuova area ospedaliera, sia carente di opere di mitigazione”

L'opera, osserva sempre il comune di Lucca, avrà pesanti riflessi anche sul sistema della mobilità ciclabile e pedonale:

“La realizzazione del tratto complanare all'autostrada comporta l'allungamento dei viadotti esistenti sulle strade comunali e maggiormente onerosa la realizzazione di nuovi attraversamenti ciclo- pedonali”.

Tratto nord – sud

La criticità sugli effetti provocati dalla viabilità sulle abitazioni esistenti è bene evidenziata dall'osservazione presentata dalla Provincia di Lucca (22. 4. 2013) è molto esplicita al riguardo:

“Il tracciato in questo tratto (via delle Ville) lambisce diverse abitazioni anche di recente costruzione in quanto le previsioni urbanistiche contemplavano un tracciato diverso, interferendo con le stesse e con il sistema degli accessi attualmente organizzati su viabilità locali e quindi senza sostanziali limitazioni.

Data la vicinanza con numerose abitazioni, particolarmente critico risulta l'andamento piano altimetrico in quanto i rilevati che caratterizzano tutte le tratte rappresentano una barriera visiva e una frattura in un ambito peri urbano caratterizzato da una urbanizzazione diffusa organizzata secondo nuclei edificati”.

L'esigenza di riconnettere l'intero sistema viario al fine di aumentarne l'efficienza e riducendo gli attraversamenti nelle aree abitate era uno degli obiettivi della vigente pianificazione provinciale. Nell'indicare gli indirizzi e i criteri del progetto di nuova viabilità nord – sud, il PTC della provincia di Lucca osserva che va costruito:

“un itinerario stradale viario di raccordo tra l'area delle piana e delle valle del Serchio funzionale a favorire l'accessibilità si al sistema insediativo e produttivo locale sia all'autostrada, tramite un'organica integrazione di tratte di viabilità esistenti e di nuova realizzazione”.

Ed aggiungeva che per raggiungere tali finalità la medesima strada avrebbe dovuto:

“Svolgere funzioni di alleggerimento dei centri abitati dal traffico di attraversamento; Garantire soluzioni che tengano 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”.

GLI ASPETTI URBANISTICI

E' NECESSARIO UN DIFFERENTE APPROCCIO PROGETTUALE PER RECUPERARE LA VIVIBILITA' URBANA DELLA PIANA

In coerenza con gli indirizzi del PTC di Lucca, il nuovo asse stradale deve adattarsi meglio al sistema viario esistente e configurarsi come elemento di riconnessione e riqualificazione dei tanti segmenti viari esistenti nella piana e delle molteplici aree di produzione industriale o di uso commerciale.

Per raggiungere questo scopo, il nuovo asse viario dovrà essere realizzato alla stessa quota della viabilità esistente ed essere interamente riconnesso con tutti gli assi viari attualmente esistenti.

Il caso del viale Europa è in questo senso esemplificativo. Il tracciato Anas non ridurrebbe il traffico pesante che oggi impegna la strada e la condannerebbe a perpetuare un modello insostenibile dal punto di vista della vivibilità della popolazione insediata. Creando invece gli opportuni raccordi funzionali con un nuovo asse pensato in chiave di riqualificazione urbana, la strada –e con lei tutte le altre che seppure in misura minore soffrono della stessa patologia- potrebbe tornare al suo originario ruolo urbano.

Si tratta evidentemente di ribaltare completamente l'ottica progettuale utilizzata da Anas e mutare il senso di una strada che taglia ulteriormente il territorio con un corridoio di mobilità che riconnetta il tessuto abitativo frammentato esistente e gli fornisca la possibilità di recuperare il ruolo urbano.

sito web :

<http://www.provincia.lucca.it/assi-viari/>