

Sistema metro-ferro tranviario di Area Vasta: alternativa ai Semi-Assi Viari

Convegno: Un futuro senza Assi Viari

**Auditorium di San Michele
Lucca, 20 maggio 2023**

Ovvero, come promuovere

... la mobilità sostenibile

*... il progresso socio-economico del territorio fra Livorno,
Pisa, Lucca e la Versilia;*

... la riqualificazione del territorio



LEGAMBIENTE
Città di Lucca



Assi Viari: un'opera depauperata



ESTRATTO DAL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 02-05-2018 (punto N 9)

Delibera N 463 del 02-05-2018

Proponente
VINCENZO CECCARELLI
DIREZIONE POLITICHE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Publicita'/Pubblicazione Atto soggetto a pubblicazione su Banca Dati (PBD)
Dirigente Responsabile Marco IERPI
Estensore ILARIA CAPPUGI
Oggetto

Approvazione schema di convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana per regolare il finanziamento nell'ambito del Piano Operativo del fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014 - 2020 (Asse Tematico A- Interventi Stradali), ai sensi della legge 23 dicembre 2014 n. 190, art 1, comma 703 e della delibera CIPE del 10 agosto 2016, n. 25, nonché della delibera CIPE 1 dicembre 2016, n. 54.

Delibera numero 54, del 01 Dicembre 2016
- FONDO SVILUPPO E COESIONE
2014-2020. PIANO OPERATIVO
INFRASTRUTTURE (ART. 1, C. 703,
LETT. C L. 190/2014)

Interventi

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (MLC)
		Forlimpopoli e Bertinoro	
Toscana	Completamenti di itinerari già programmati	Sistema Tangenziale di Lucca - viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte e Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est 2° stralcio	136,5
		F78 Adeguamento Tratta Umbra	

DELIBERA

1. di approvare lo schema di **convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana, allegato al presente atto (Allegato A)** per regolare il finanziamento per assicurare la realizzazione degli interventi di cui allegato 1, volti al miglioramento della rete stradale esistente, attraverso interventi di completamento di itinerari già programmati ed interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale (Asse Tematico A – Interventi stradali) nell'ambito del Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, a valere sulle risorse di quest'ultimo, **ai sensi** della legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 703, e della delibera CIPE del 10 agosto 2016, n. 25, nonché **della delibera CIPE 1 dicembre 2016, n. 54;**

Assi Viari: un'opera depauperata

PREMESSO

- che l'art. 4 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, ha disposto che il Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge di stabilità 2003) sia denominato Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) e sia finalizzato a finanziare gli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;
- **che il Dipartimento per le Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ad esito di attività istruttoria attivata su richiesta della Regione (note), a risorse invariate ha approvato e comunicato con nota del 23 gennaio 2018 n. 214 la riprogrammazione dell'intervento della Tangenziale di Lucca – II Lotto, destinando una parte delle risorse agli interventi di cui all'Allegato 1, alcuni dei quali attuati direttamente dalla Regione Toscana ed altri da Province e da Comuni della Regione Toscana stessa;**
- che con nota n. 1872 del 22.2.2018 il MIT ha comunicato alla Regione l'approvazione della riprogrammazione;
- che il Piano Operativo Infrastrutture in argomento ha assegnato alla Regione Toscana per la finalità di cui al punto precedente l'importo di € 106.960.000,00;

Assi Viari: un'opera depauperata

Regione Toscana - Asse A strade - Linea di azione "Completamenti di itinerari già programmati". Rimodulazione risorse Tangenziale di Lucca. Nota Dpcoe 214 del 24/1/2018

Regione	Interventi	Risorse finanziari e (ML€)	Localizzazione intervento	Soggetto Attuatore
Toscana	SRT429- Lotto 3 della variante alla SRT429- Tratto di Castelfiorentino, di Certaldo e di Gambassi Terme	26,60	Città Metropolitana di Firenze- Comuni di Castel Fiorentino, di Certaldo e di Gambassi Terme	Regione Toscana
Toscana	SRT 445- Variante di Santa Chiara - Lotto2- Completamento della Variante alla SRT 445	5,00	Provincia di Massa Carrara. Comune di Fivizzano	Regione Toscana
Toscana	SRT 71- Variante alla SRT 71 in Comune di Cortona(da sud dell'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia - Bettolle) - Lotto 3 della variante di Camucia e adeguamento SP 28 - nuovo collegamento viario in variante all' attuale SR71	13,00	Provincia di Arezzo - Comune di Cortona	Regione Toscana
Toscana	SR71 -Variante Corsalone da Fontechiara a Variante di Bibbiena- completamento della variate alla SRT71	18,50	Provincia di Arezzo - Comune di Chiusi della Verna e Bibbiena	Regione Toscana
Toscana	SRT 25- Messa in sicurezza ed adeguamento - Messa in sicurezza di trstti interessati da Frane e/o da dissesti del corpo stradale	2,71	Provincia di Prato- Val di Bisenzio	Regione Toscana
Totale interventi in cui il Soggetto attuatore è la Regione		65,81		
Toscana	Interventi relativi al ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la SS12 dell'Abetone e del Brennero e la SP 1 Francigena - Attraversamento del fiume con ponte e viadotto in acciaio per attraversamento del fiume Serchio e golene. Innessi con le viabilità esistenti con rotatorie su SS12 e SP1	14,45	Provincia di Lucca. Comune di Lucca	Provincia di Lucca

Assi Viari: un'opera depauperata

Toscana	Viabilità a Nord di Pisa - primi lotti Funzionali della viabilità di raccordo nord tra il nuovo polo ospedaliero, la SS 12 del Brennero, la SS1 Aurelia e la SPn2 Vicarese, tratta Madonna dell'Acqua- Cisanello	13,00	Provincia di Pisa. Comune di Pisa e Comune di San Giuliano Terme	Provincia di Pisa.
Toscana	Adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nei Comuni di Lastra aSigna / Signa e Campi Bisenzio. Viabilità di completamento, già previste negli strumenti urbanistici, con il fine di migliorare l' attuale rete stradale locale lungo le direttrici principali che si integrano alla rete stradale regionale	13,70	Comuni di Lastra aSigna / Signa e Campi Bisenzio	Comuni di Lastra aSigna / Signa e Campi Bisenzio
Totale interventi in cui il Soggetto Attuatore è diverso dalla Regione Toscana		41,15		
Totale costo interventi da convenzione		106,96		

Assi Viari: un'opera depauperata

Delibera di Giunta Regionale n. 408 del 18/04/2023

Approvazione schema di Protocollo di Intesa tra Regione Toscana, Commissario straordinario di Governo ex art. 4 co. 1 del D.L. 32/2019, Anas S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Provincia di Lucca, Comune di Lucca e Comune di Capannori per la razionalizzazione dei tracciati delle opere in corso di progettazione e la tempistica realizzativa del Sistema Tangenziale di Lucca – Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est.

2021, la nomina del citato Commissario straordinario;

- Che l'intervento relativo al "Sistema tangenziale di Lucca - Viabilità Est di Lucca - 2° stralcio" è inserito nel Contratto di Programma 2016-2020, con un finanziamento di 5,00 M€ per la progettazione da risorse FSC;

- Che l'Intesa Generale Quadro fra Presidente del Consiglio

Assi Viari: Parere CS.LL.PP.



Consiglio superiore dei lavori pubblici

Assemblea Generale

Adunanza del 22 gennaio 2016
Protocollo n. 58/15

OGGETTO: SS 12 “del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell’A11 Frizzone e Lucca Est. Progetto preliminare e Studio di Impatto Ambientale.

E’ sulla base di tali presupposti programmatici e tecnici che prende avvio la fase più recente di attuazione dell’intervento in esame, in relazione al quale, dopo la sottoscrizione in data 14/04/2011 di un Protocollo d’Intesa fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Toscana, Provincia di Lucca, Comuni di Lucca e Capannori e ANAS SpA, quest’ultima, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha redatto il “Documento preliminare alla progettazione” datato 04/07/2012, in riferimento al quale è stato successivamente elaborato il progetto preliminare in esame il cui costo è stato stimato in € 269.559.487,38, di cui € 162.941.152,28 per lavori e servizi, € 71.458.401,96 per somme a disposizione e € 35.159.933,14 per oneri di investimento.

A fronte di tale costo presunto, in base a quanto riportato nella *Relazione istruttoria* del RUP in atti, l’Assemblea prende atto che, in riferimento alle fonti di finanziamento ad oggi disponibili, come di seguito sintetizzate:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| – Contratto di Programma ANAS 2014 | € 61.050.000,00 |
| – Fondi Regione Toscana, LR 77/2013 | € 17.000.000,00 |

sarebbe possibile realizzare un I Lotto, che, nella sempre nella Relazione del RUP viene indicato nel modo seguente: “*Il primo stralcio funzionale è costituito dall’Asse Nord-Sud, dall’Asse Est-Ovest, dalla Intersezione di Antraccoli e dalla viabilità di collegamento Antraccoli-Ospedale*”.

L’Assemblea, in merito, evidenzia che il presente parere è riferito al progetto preliminare nel suo complesso, cui si riferisce la documentazione presentata. Si prescinde pertanto, in questa sede, da qualsiasi valutazione circa la possibile articolazioni in lotti.

ASPETTI DEL PROGETTO PRELIMINARE E FINALITÀ DELL’INTERVENTO

Nella *Relazione generale* al progetto preliminare in esame le finalità dell’intervento

Assi Viari: Parere CS.LL.PP.



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 Frizzone e Lucca Est

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Assemblea Generale

PARERE

Il Sistema Tangenziale di Lucca è finalizzato a migliorare i collegamenti nord-sud fra la viabilità di fondovalle del Serchio e la rete autostradale, i collegamenti est-ovest fra Altopascio, Capannori/Porcari e Lucca e l'accessibilità alla città di Lucca.

Il raggiungimento di tale obiettivo non può prescindere da una realizzazione dell'intero sistema progettato, in assenza del quale non si raggiungerebbero i risultati preposti e non risulterebbe verificata la sostenibilità ambientale: ciò risulta dal parere per la Valutazione di Impatto Ambientale che precisa che la compatibilità ambientale dell'infrastruttura è vincolata alla completa realizzazione delle opere previste nel progetto presentato ed è verificata a condizione che i successivi livelli di progettazione ottemperino a tutte le prescrizioni indicate nel parere stesso e sviluppino gli approfondimenti, modifiche e integrazioni indispensabili a migliorare la relazione dell'opera con il contesto territoriale e ambientale interessato.

Il parere per la Valutazione di Impatto Ambientale ha evidenziato le principali criticità sia per quanto afferisce al quadro progettuale che al quadro ambientale

- dal punto di vista planimetrico: il tratto iniziale nord dell'Asse Nord Sud presenta una importante diffinitività dagli strumenti urbanistici tale da determinare forti impatti a danno di edificazioni insediate in aree che non risultavano soggette a vincolo stradale e che pertanto subiscono effetti negativi difficilmente mitigabili;
- dal punto di vista trasportistico: l'infrastruttura presenta una non ottimale permeabilità che non dà piena soluzione alla domanda di mobilità e non permette il mantenimento del sistema di relazioni nel territorio attraversato, determinando criticità di tipo socio-economico in diversi nuclei insediativi e nella frazione di Tassignano;
- dal punto di vista altimetrico: il tracciato di progetto risente pesantemente di una scelta progettuale che comporta infrastrutture (in particolare rilevati e opere di cavalcavia) non sempre coerenti con il territorio interessato, determinando impatti sia per la previsione di un eccessivo uso di rilevati con effetto-barriera (in un contesto pianeggiante interessato da una urbanizzazione diffusa) che di importanti opere di sovra/sottopasso (in un contesto di forte fragilità idraulica) con particolare riferimento al sottoattraversamento dell'acquedotto del Nottolini;
- l'analisi delle componenti ambientali in alcuni casi risulta carente sia in termini di quadro conoscitivo che di individuazione degli impatti e correlate mitigazioni.

Il progetto definitivo quindi deve migliorare la qualità dell'opera attraverso il recepimento delle prescrizioni contenute nel parere di V.I.A. , che ha a sua volta recepito gli esiti dell'Inchiesta Pubblica, agendo come di seguito:

- sulla configurazione plano-altimetrica dell'opera, ed in particolare:
 - **Asse Nord-Sud (da S.Pietro a Vico a Antraccoli)**: rientrare all'interno del corridoio urbanistico, così come individuato nei Regolamenti Urbanistici dei Comuni, quale contesto localizzativo privilegiato, recependo le indicazioni degli enti e dei cittadini portatori di interesse intervenuti nel procedimento, sviluppando una progettazione che si mantenga il più possibile aderente al piano di campagna con una sostanziale riduzione dei rilevati e dei viadotti, intersezione a raso con l'area produttiva di S.Pietro a Vico, mantenimento della continuità delle principali viabilità locali intercettate con sottoattraversamenti e rammagli della rete viaria esistente;
 - **Svincolo di Antraccoli**: semplificare la geometria per renderlo più compatta e meno invasivo
 - **Asse Est-Ovest (da Antraccoli al Frizzone)**: abbandonare il tracciato esistente lungo la variante della SP Romana e piegare in direzione sud con la realizzazione della bretellina di raccordo con Carraia con sottoattraversamento della linea ferroviaria Lucca-Firenze e superamento della barriera autostradale fino a raccordarsi con la viabilità lungo il Canale Rogio, adeguamento della stessa per

raggiungere il casello del Frizzone mediante realizzazione dell'Opera Connessa contemplata dal progetto preliminare

- **Asse Ovest-Est (da Antraccoli a Lucca)**: eliminare il lungo viadotto della Pieve San Paolo da sostituire con la realizzazione di una viabilità a raso raccordata a rotatoria con la SR 439, del ponte sul canale Ozzoretto con una quota di impalcato in condizione di minimo e dell'opera d'arte necessaria a superare la linea ferroviaria; inoltre, eliminare il sottoattraversamento dell'acquedotto del Nottolini, estremamente impattante sul sistema della falda acquifera, a favore di una soluzione di minimo impatto da attuare attraverso un passaggio in superficie in aderenza all'autostrada, senza alcuna interferenza con la struttura dell'opera monumentale. Si tratta di un'opera di semplice attuazione, compatibile con la realizzazione della terza corsia autostradale, ma anche completamente reversibile qualora in futuro si concretizzasse una eventuale diversa soluzione interessante anche il tracciato autostradale

• sulla completezza del sistema infrastrutturale considerando come imprescindibile la completa realizzazione di tutti i collegamenti nord-sud, est-ovest e ovest-est, a pena della sostenibilità dell'opera.

- sull'ambito territoriale di riferimento, sviluppando, nei successivi livelli progettuali, una progettazione che, tenendo conto della "speciale complessità e rilevanza ambientale" delle opere, definisca contestualmente le nuove infrastrutture e il loro corretto inserimento territoriale e paesaggistico, secondo gli indirizzi espressi dal documento denominato "Elementi per la stesura del documento di indirizzo alla progettazione dei nuovi assi viari della Piana di Lucca" redatto dalla Provincia di Lucca ed allegato al Documento Preliminare alla Progettazione di ANAS (All.3), la cui validità è stata riaffermata come riferimento sostanziale anche dalla Relazione conclusiva dell'Inchiesta Pubblica; il progetto definitivo deve quindi contenere il progetto paesaggistico dell'intero ambito di integrazione territoriale della nuova infrastruttura così come indicato nello studio della Provincia;
- sul sistema ambientale interferito dall'opera, implementando il quadro conoscitivo, caratterizzando le azioni indotte dal progetto sia in fase di costruzione che di esercizio per indirizzare correttamente gli interventi mitigativi e compensativi

Le modifiche richieste hanno rilevanza anche sul quadro finanziario dell'opera, ed in particolare la riduzione dei rilevati, dei cavalcavia e l'eliminazione del sottopasso dell'acquedotto del Nottolini determinano importanti economie di spesa consentendo di attuare il collegamento Nord-Sud, Est-Ovest e Ovest-Est con le modifiche sopra indicate all'interno del quadro di spesa programmato anche per il primo stralcio e riducendo la spesa complessiva dell'intero sistema.

- sulla completezza del sistema infrastrutturale considerando come imprescindibile la completa realizzazione di tutti i collegamenti nord-sud, est-ovest e ovest-est, a pena della sostenibilità dell'opera.
- sull'ambito territoriale di riferimento, sviluppando, nei successivi livelli progettuali, una progettazione

Assi Viari: un'opera mutilata

«L'Asse Ovest-Est è praticamente cancellato»

Lo sostiene Legambiente analizzando il recente Decreto Sviluppo. «Niente finanziamenti se non sarà cantierabile entro un anno»

LUCCA

Il secondo stralcio degli assi viari, ovvero quello Ovest-Est? E' a un passo dal fallimento totale. Lo sostiene in una nota postata sul proprio account Twitter Legambiente Lucca, che non ha fatto altro che andarsi a leggere l'articolo 56 comma 3 del Decreto Legge 17 maggio 2022 n.50, disposizioni in materia di Fondo per lo Sviluppo e la Coesione prodotto dal governo Draghi. In esso si fa riferimento esplicito alla semplificazione e efficientamento degli interventi finanziati con il Fondo di Sviluppo e Coesione che sono in ritardo e che toccano anche il 2° stralcio degli Assi Viari di Lucca e si sottolinea come le opere non cantierabili entro il 30 giugno 2023 verranno stralciate.

Per l'asse Ovest-Est che nelle intenzioni dovrebbe liberare dalle auto la circonvallazione è quasi una campana a morto, visto che l'opera non è ancora al suo progetto preliminare. «Fra le opere in ritardo - si legge nella nota di Legambiente Lucca - spicca il Sistema Tangen-



Una ruspa incaricata dei sondaggi Anas in azione lungo il tracciato Nord-Sud

ziale di Lucca - Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est 2° stralcio, ovvero l'Asse Ovest-Est che avrebbe dovuto collegare il casello di Lucca Est alla rotonda dell'Ospedale San Luca, di cui il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) non ha nemmeno approvato il progetto preliminare».

Secondo Legambiente, il ritardo rischia ormai di essere incolmabile e di provare la smobilitazione definitiva dei fondi accantonati. «Se l'opera citata non sarà cantierabile en-

RITARDO INCOLMABILE

Il movimento propone «un tavolo aperto ai cittadini e a tutte le parti sociali»

tro il 30 giugno 2023 - prosegue la nota - questa sarà defanziata. Si tratta della conseguenza dell'entrata in vigore dell'articolo 56 comma 3 del Decreto Legge 17 maggio 2022 n.50, disposizioni in materia di Fondo per lo Sviluppo e la Coesione. L'Asse Ovest-Est è già stato oggetto di depauperamento delle risorse in questione a seguito della riprogrammazione dell'intervento richiesto dalla Regione Toscana, di cui hanno beneficiato altri territori, nonché la Provincia di Lucca col nuovo ponte sul fiume Serchio. Non era stato forse narrato che il sistema tangenziale, nella propria interezza, fosse necessario per "togliere i camion dalla circonvallazione"? Quali misure intendono adottare le amministrazioni interessate per evitare l'ulteriore depauperamento di risorse che ritengono indispensabili per i loro territori? Proponiamo un nuovo tavolo aperto ai cittadini e a tutte le parti sociali, per condividere, una volta per tutte, le scelte strategiche necessarie al progresso socio-economico del nostro territorio».

Fabrizio Vincenti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Assi Viari: un'opera mutilata

DECRETO-LEGGE 17 maggio 2022 , n. 50

Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina. (22G00059) Vigente al : 20-5-2023

Capo V - Disposizioni transitorie, finali e finanziarie

Art. 56 - Disposizioni in materia di Fondo per lo sviluppo e la coesione

3. All'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, dopo il comma 7 sono inseriti i seguenti:

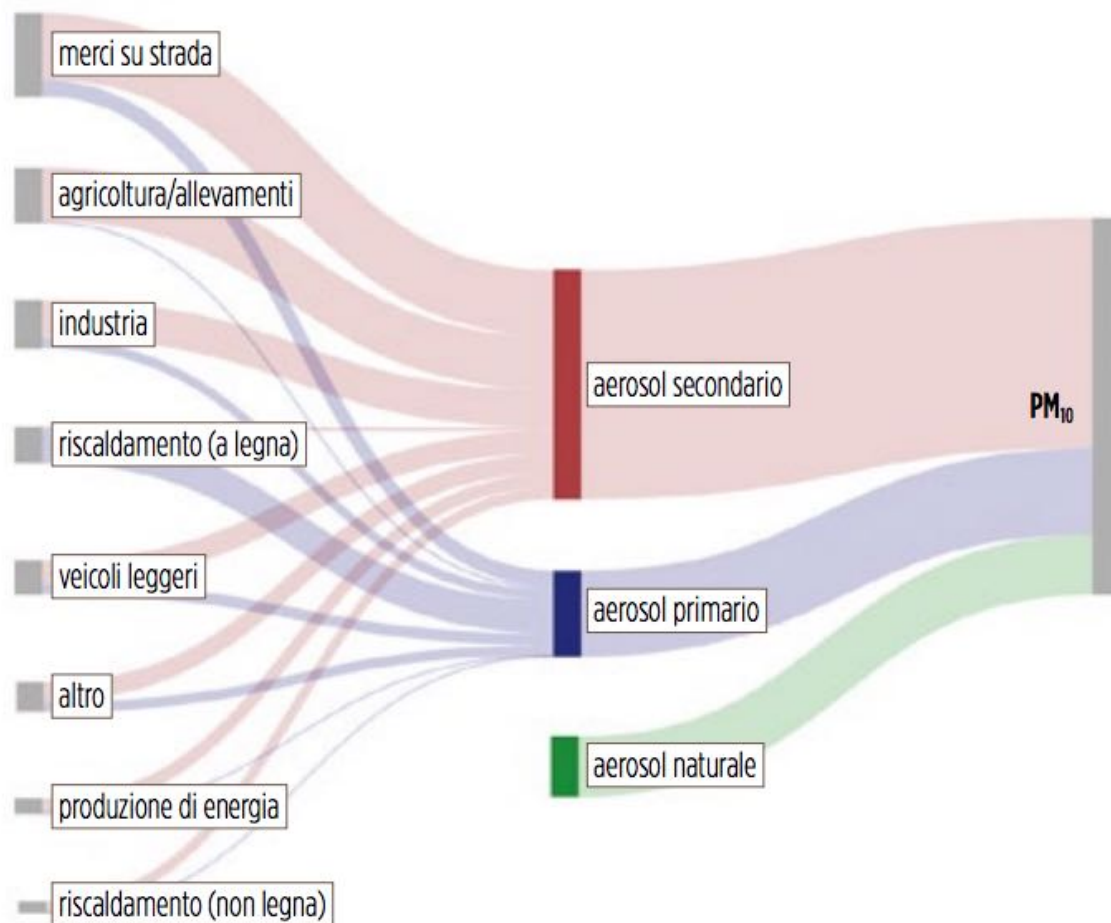
«7-bis. Con delibera del CIPESS da adottare entro il 30 novembre 2022, su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale d'intesa con il Ministro per l'economia e le finanze, a seguito di una ricognizione operata dal Dipartimento per le politiche di coesione e l'Agenzia per la coesione territoriale, anche avvalendosi dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato, sono individuati gli interventi infrastrutturali, privi al 30 giugno 2022 dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui al punto 2.3 della delibera del CIPESS n. 26/2018 del 28 febbraio 2018, aventi valore finanziario complessivo superiore a 25 milioni di euro, in relazione ai quali il CIPESS individua gli obiettivi iniziali, intermedi e finali con i relativi termini temporali di conseguimento, determinati in relazione al cronoprogramma finanzia-

rio e procedurale. Il mancato rispetto di tali obiettivi nei termini indicati o la mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio determina il definanziamento degli interventi. Il definanziamento non è disposto ove siano comunque intervenute, entro il 30 giugno 2023, obbligazioni giuridicamente vincolanti. A tale specifico fine, si intendono per obbligazioni giuridicamente vincolanti, quelle derivanti dalla stipulazione del contratto ai sensi dell'articolo 32, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016 avente ad oggetto i lavori, o la progettazione definitiva unitamente all'esecuzione dei lavori, ai sensi dell'articolo 44, comma 5, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Per gli interventi infrastrutturali di valore complessivo superiore a 200 milioni di euro, per i quali il cronoprogramma procedurale prevede il ricorso a più procedure di affidamento dei lavori, i termini previsti per l'adozione di obbligazioni giuridicamente vincolanti si intendono rispettati al momento della stipulazione di contratti per un ammontare complessivo superiore al 20 per cento del costo dell'intero intervento.



Le origini del particolato

Uno studio di Arpae (*) del 2017 approfondisce quelle che sono le origini del “materiale particolato” (ovvero le polveri sottili), indicando come “le concentrazioni presenti in atmosfera dipendono sia dalle emissioni dirette di PM in quanto tale (PM primario), sia dalla formazione di particolato a partire da gas precursori, in seguito a trasformazioni fisico-chimiche in atmosfera (PM secondario)”.



(*) Ecoscienza n. 1 anno 2017 – Stortini Bonafe

https://www.arpae.it/cms3/documenti/_cerca_doc/ecoscienza/ecoscienza2017_1/stortini_bonafe_es2017_01.pdf

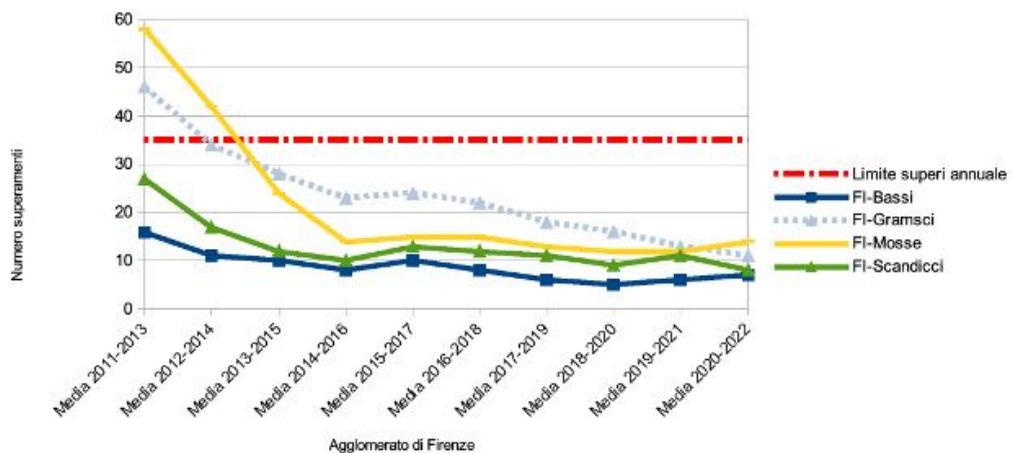


LEGAMBIENTE
TOSCANA onlus

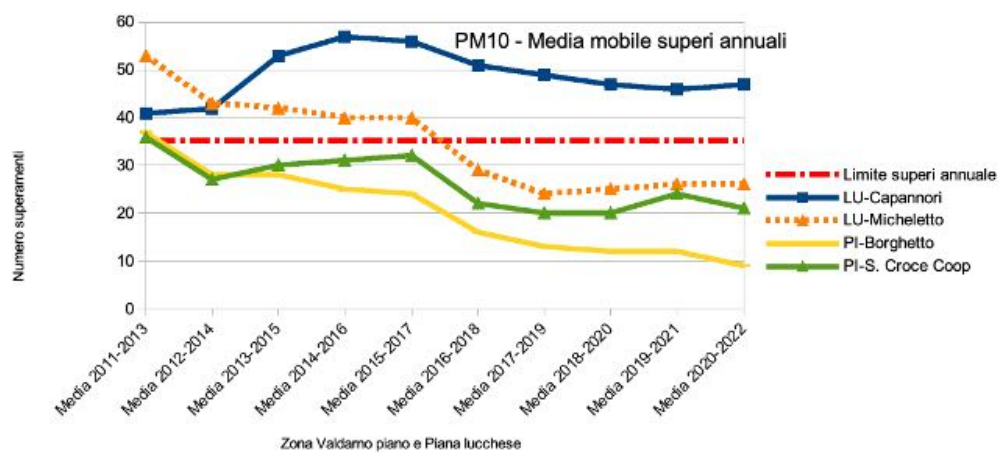
Commissione ARIA, RUMORE, INQUINAMENTO

PM10 - Superi stazioni rete regionale qualità aria

PM10 - Media mobile superi annuali



PM10 - Media mobile superi annuali



2023

NELL'AMBITO DELLA CAMPAGNA

CleanCities



LEGAMBIENTE

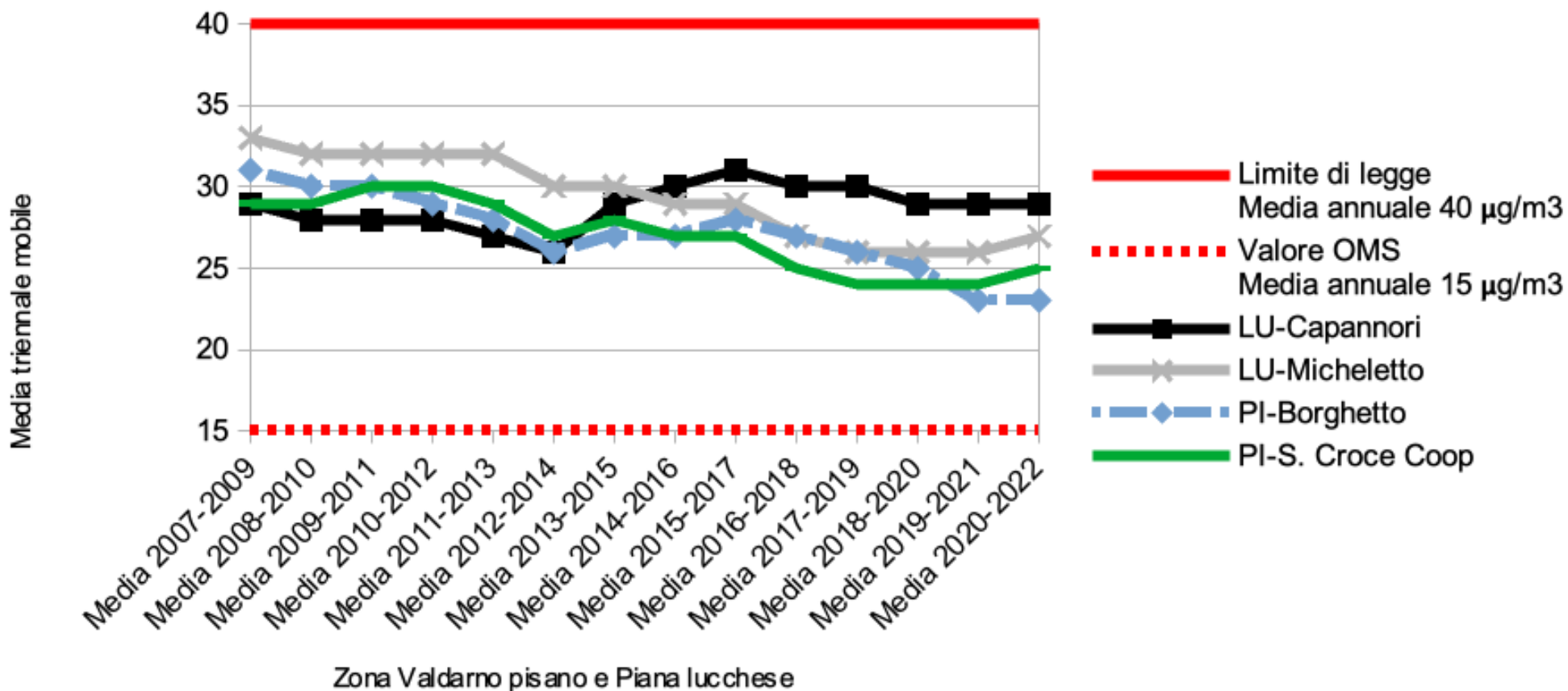


LEGAMBIENTE
TOSCANA onlus

Commissione ARIA, RUMORE, INQUINAMENTO

PM10 - Superi stazioni rete regionale qualità aria

PM10 - Media mobile triennale



2023

NELL'AMBITO DELLA CAMPAGNA

CleanCities



LEGAMBIENTE

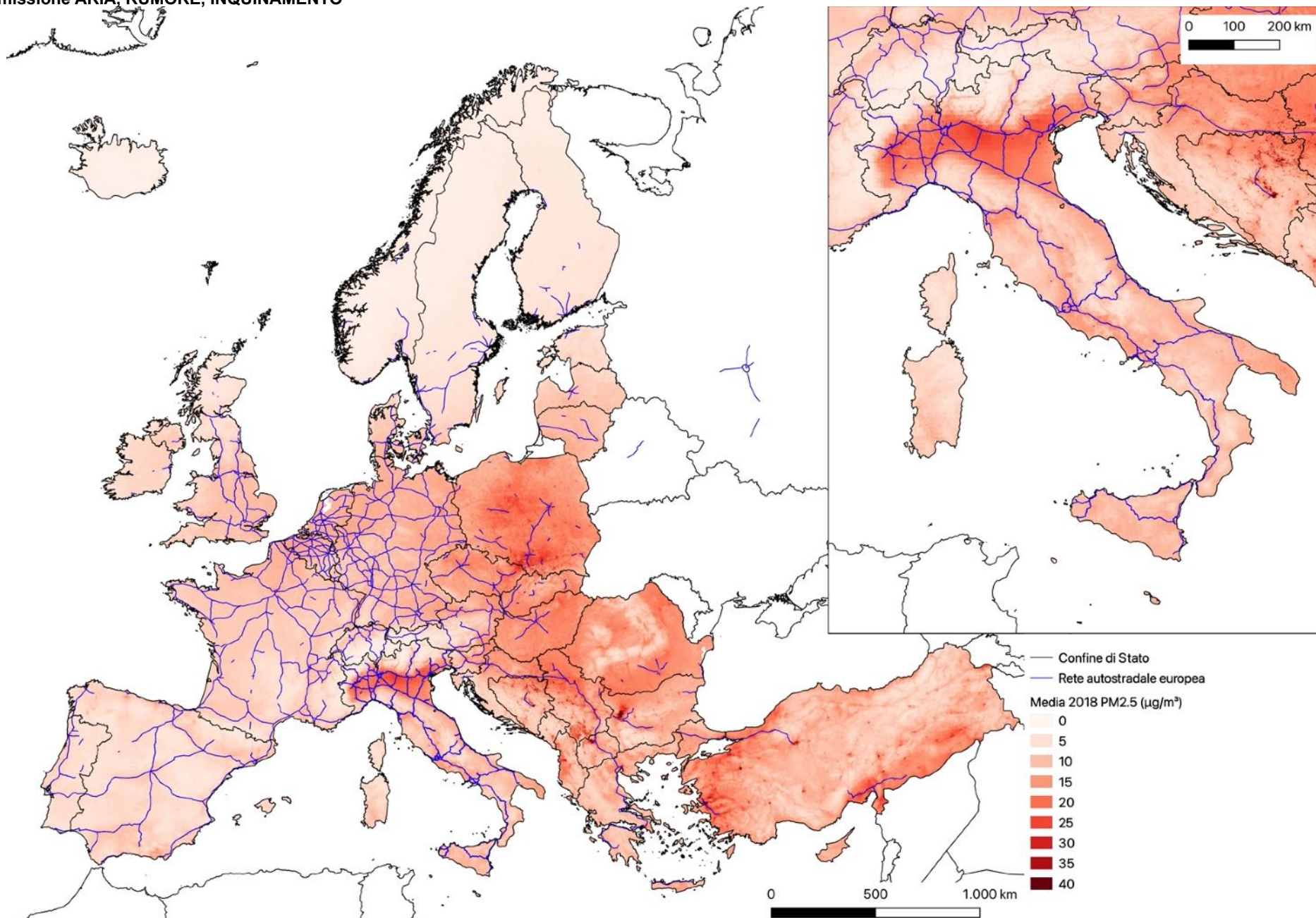


Inquinamento atmosferico: PM2.5 e rete autostradale

LEGAMBIENTE

TOSCANA onlus

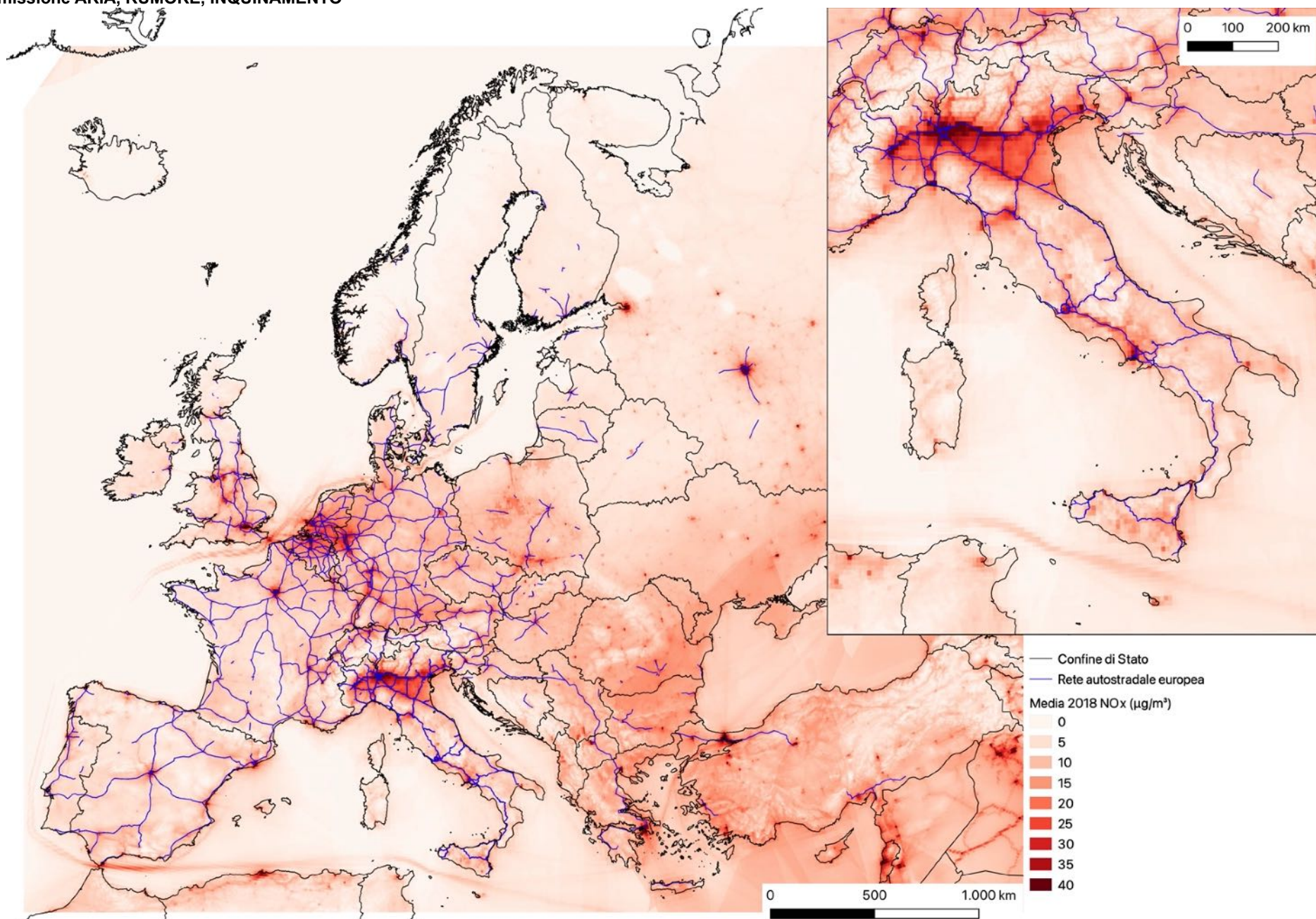
Commissione ARIA, RUMORE, INQUINAMENTO





Inquinamento atmosferico: NOx e rete autostradale

LEGAMBIENTE
TOSCANA onlus
Commissione ARIA, RUMORE, INQUINAMENTO



La chiusura di Viale Europa



LEGAMBIENTE
Città di Lucca



COMUNE
di
CAPANNORI

[Servizio Polizia Municipale e Lavori
Pubblici]
[Ufficio Infrastrutture]
Tel. [0583428290]
Fax [0583428209]
e-mail [strade@comune.capannori.lu.it]

Piazza Aldo Moro, 1 - 55012 Capannori (LU) - Italia (www.comune.capannori.lu.it)

Protocollo n° 83740 del 20/12/2011 ORDINANZA N° 751

OGGETTO: Revoca Ordinanza n° 738 del 15/12/2011 Protocollo n° 83012 del 15/12/2011 e istituzione di "SENSO VIETATO AI VEICOLI DI MASSA A PIENO CARICO SUPERIORE A 7,5 T. NON ADIBITI AL TRASPORTO DI PERSONE, ECCETTO AUTORIZZATI, CARICO E SCARICO" sull'intero tratto della S.P. 29 DI MARLIA (VIALE EUROPA) all'interno del centro abitato, a fascia oraria, nelle frazioni di Lunata, Lammari e Marlia.

IL DIRIGENTE

PREMESSO:

vita, a causa dell'inquinamento acustico generato dal traffico veicolare pesante.

- Che è ormai noto che il Comune di Capannori è interessato da problematiche di inquinamento atmosferico causato in particolare dalla presenza di polveri sottili la cui origine è legata, in significativa percentuale, al traffico veicolare con particolare riferimento a quello pesante. Le misure di contrasto all'inquinamento atmosferico richiedono quindi anche di intervenire nei confronti della sorgente emissiva derivante dal trasporto su gomma in corrispondenza delle viabilità dove maggiore è il flusso veicolare.
- Che a tal proposito questa amministrazione comunale è già intervenuta, nell'ambito del proprio Piano di Azione Comunale (L.R. 09/2010) istituendo limitazioni al traffico veicolare ai veicoli

110	Sud Nord
-----	-------------

- Che l'aggravamento dell'intensità del traffico pesante sulla S.P. n° 29 di Marlia "Viale Europa" si ripercuote sia in termini ambientali, con peggioramento della qualità dell'aria e di qualità della vita, a causa dell'inquinamento acustico generato dal traffico veicolare pesante.
- Che è ormai noto che il Comune di Capannori è interessato da problematiche di inquinamento atmosferico causato in particolare dalla presenza di polveri sottili la cui origine è legata, in significativa percentuale, al traffico veicolare con particolare riferimento a quello pesante. Le misure di contrasto all'inquinamento atmosferico richiedono quindi anche di intervenire nei confronti della sorgente emissiva derivante dal trasporto su gomma in corrispondenza delle viabilità dove maggiore è il flusso veicolare.
- Che a tal proposito questa amministrazione comunale è già intervenuta, nell'ambito del proprio Piano di Azione Comunale (L.R. 09/2010) istituendo limitazioni al traffico veicolare ai veicoli

La chiusura di Viale Europa



LEGAMBIENTE
Città di Lucca



[Servizio Polizia Municipale e Lavori Pubblici]
[Ufficio Infrastrutture]
Tel. [0583428290]
Fax [0583428209]
e-mail [strade@comune.capannori.lu.it]

Piazza Aldo Moro, 1 - 55012 Capannori (LU) - Italia (www.comune.capannori.lu.it)

Protocollo n° 16804 del 13/03/2012 ORDINANZA N° 119/12

OGGETTO: Istituzione di "SENSO VIETATO AI VEICOLI DI MASSA A PIENO CARICO SUPERIORE A 7,5 T. NON ADIBITI AL TRASPORTO DI PERSONE, ECCETTO AUTORIZZATI E CARICO/SCARICO", sull'intero tratto della S.P. 29 DI MARLIA (VIALE EUROPA), a fascia oraria, all'interno del centro abitato, nelle frazioni di Lammari e Marlia.

IL DIRIGENTE

PREMESSO:

- che a seguito dell'apertura, nel luglio 2008, del nuovo casello autostradale di Capannori in località Frizzone, è stato accertato un notevole aumento dei flussi di traffico sulla viabilità della piana, soprattutto sulla S.P. 29 DI MARLIA (VIALE EUROPA).
- che da rilevazioni effettuate nei mesi precedenti si evidenzia il notevole flusso di traffico pesante presente sulla S.P. 29 DI MARLIA (VIALE EUROPA), in particolare in data 06 dicembre 2011, dalle ore 07:00 alle ore 19:00, è stata effettuata la seguente rilevazione:

Mezzi Pesanti entrati da Nord	711
Mezzi Pesanti entrati da Sud	866
(Mezzi Pesanti entrati sul Viale Europa) TOTALE	1577

- che sulla S.P. 29 DI MARLIA (VIALE EUROPA) si manifestano da tempo una serie di problematiche relative alla circolazione veicolare, con specifico riferimento a quella dei mezzi pesanti.

VALUTATI:

- **Gli elementi di cui sopra, si ritiene di dover contemperare le esigenze della circolazione di breve spostamento veicolare e ciclo/pedonale, tipica dei centri abitati, con l'elevato transito di mezzi pesanti superiore a 7,5 t.**

• si evidenzia che sulla S.P. 29 DI MARLIA (VIALE EUROPA) non sono presenti marciapiedi ad eccezione di alcuni tratti, per un totale di circa 560,00 mt.

VALUTATI:

- **Gli elementi di cui sopra, si ritiene di dover contemperare le esigenze della circolazione di breve spostamento veicolare e ciclo/pedonale, tipica dei centri abitati, con l'elevato transito di mezzi pesanti superiore a 7,5 t.**

La chiusura di Viale Europa



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

M. INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione
Ministro
UFFGAB
REG. DECRETI
Prot: 0000072-13/02/2020-
REGISTRAZIONE



Il Ministro

delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO il ricorso gerarchico proposto, in data 24 dicembre 2019, dal comune di Lucca per l'annullamento dell'ordinanza n. 605 del 17 dicembre 2019 del comune di Capannori e degli atti precedenti e presupposti;

VISTA l'ordinanza n. 605 del 17 dicembre 2019, a firma del Dirigente del Settore Servizi alla città del comune di Capannori, avente

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 13/02/2020 del 18/02/2020 - 5

DECRETA

Per i motivi esposti in premessa il ricorso gerarchico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, proposto in data 24 dicembre 2019 dal comune di Lucca per l'annullamento dell'ordinanza n. 605 del 17 dicembre 2019 a firma del Dirigente del Settore Servizi alla città del comune di Capannori, **è accolto**.

Avverso il presente provvedimento è possibile presentare ricorso al T.A.R. della Toscana nel termine di 60 giorni, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni, decorrenti dalla data di comunicazione del presente provvedimento.

IL MINISTRO

CONSIDERATO che l'ordinanza in questione contravviene al precetto di leale collaborazione tra enti, desumibile dagli artt. 43 e 77, comma 2, del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;

CONSIDERATO che l'ordinanza in questione viola i principi di proporzionalità e di buon andamento dell'azione amministrativa, laddove l'istituzione del senso vietato ai mezzi pesanti sulla S.P. 29 peggiora le condizioni di sicurezza della circolazione stradale sul territorio del comune di Lucca;

RITENUTO che risultano ultronee le considerazioni sviluppate nell'ordinanza n. 605 del 17 dicembre 2019 del comune di Capannori, in merito all'individuazione dei rimedi giustiziali esperibili dal ricorrente;

RITENUTA illegittima, pertanto, l'ordinanza n. 547 del 19 novembre 2019 del comune di Capannori per eccesso di potere ed illogicità;

VISTA la nota della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale n.39, in data 2 gennaio 2020,

DECRETA

Per i motivi esposti in premessa il ricorso gerarchico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, proposto in data 24 dicembre 2019 dal comune di Lucca per l'annullamento dell'ordinanza n. 605 del 17 dicembre 2019 a firma del Dirigente del Settore Servizi alla città del comune di Capannori, **è accolto**.

Avverso il presente provvedimento è possibile presentare ricorso al T.A.R. della Toscana nel termine di 60 giorni, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni, decorrenti dalla data di comunicazione del presente provvedimento.

IL MINISTRO



La politica dei trasporti



ASSOCIAZIONE PER GLI
STUDI SULLA MOBILITA'
ED I TRASPORTI
IN TOSCANA

www.amt.toscana.it



con il Patrocinio della

**PROVINCIA
DI PISA**



**Tram Treno:
stato dell'arte e prospettive**

Giovedì 24 Maggio 2012

**Ipotesi di lavoro nell'area vasta
Pisa - Lucca - Livorno - Pontedera**

**Centro Polifunzionale
A. Maccarrone
Provincia di Pisa**



La politica dei trasporti

Quanto costa un'auto media e quanto incassa lo stato

COSTO ANNUALE DI USO E POSSESSO DI UN'AUTO MEDIA			INCASSI STATO		
		COSTO ANNUALE	COSTO ITALIA	%	€
ACQUISTO e INTERESSI	€ 18.000,00	€ 1.384,62	€ 50.886.000.000,00	21%	€ 10.686.060.000,00
ASSICURAZIONE		€ 800,00	€ 29.400.800.000,00	21%	€ 6.174.168.000,00
TASSA POSSESSO		€ 250,00	€ 9.187.750.000,00	100%	€ 9.187.750.000,00
PERCORRENZE	12.000		€ -		
CONSUMO	14,00		€ -		
COSTO CARB	€ 1,75		€ -		
SPESE CARB		€ 1.500,00	€ 55.126.500.000,00	57%	€ 31.422.105.000,00
MANUTENZIONE		€ 500,00	€ 18.375.500.000,00	11%	€ 2.021.305.000,00
PARCHEGGIO e Ricovero		€ 200,00	€ 7.350.200.000,00	11%	€ 808.522.000,00
PEDAGGI	2.266	€ 169,94	€ 6.245.325.000,00	21%	€ 1.311.518.250,00
MULTE CODICE STRADA		€ 73,47	€ 2.700.000.000,00	100%	€ 2.700.000.000,00
TOTALE		€ 4.878,02	€ 179.272.075.000,00	36%	€ 64.311.428.250,00

180 mld di € è il costo di esercizio degli autoveicoli in Italia nell'anno 2011/2012

Tabella Elaborata dal Prof. Agostino Cappelli Università IUAV di Venezia e presentata al Convegno "Mobilità nelle città storiche" di AIIT 2012



La politica dei trasporti

Dove trovare le risorse necessarie? Nelle nostre tasche...

Spesa dei privati di un anno per auto e moto				€	196.9 mld
TRASFORMATA IN OPERE ?	MILIONI DI €/km	km	COSTO IN MIL €		
ferrovia AV	60	200	€	12.000,00	
metropolitana tradizionale	250	100	€	25.000,00	
tranvie tradizionali	15	300	€	4.500,00	
tramvie innovative	25	200	€	5.000,00	
autostrade	40	1000	€	40.000,00	
strade ordinarie (classe B)	15	5000	€	75.000,00	
TOTALE			€	161.500,00	
Restano			€	35.400,00	

Tabella Elaborata dal Prof. Agostino Cappelli Università IUAV di Venezia e presentata al Convegno "Mobilità nelle città storiche" di AIIT 2012



La politica dei trasporti

Conclusioni



- Se un marziano osservasse questi valori probabilmente penserebbe che il sistema di trasporto pubblico ci interessa ben poco (**5 MLD < 196 MLD!!!**)
- L'allocazione di queste risorse è in mano al **singolo cittadino** che sceglie in base alla propria utilità.
- Un adeguato **sistema multimodale** potrebbe rispondere alla domanda di economicità, rapidità ed efficacia dei collegamenti.



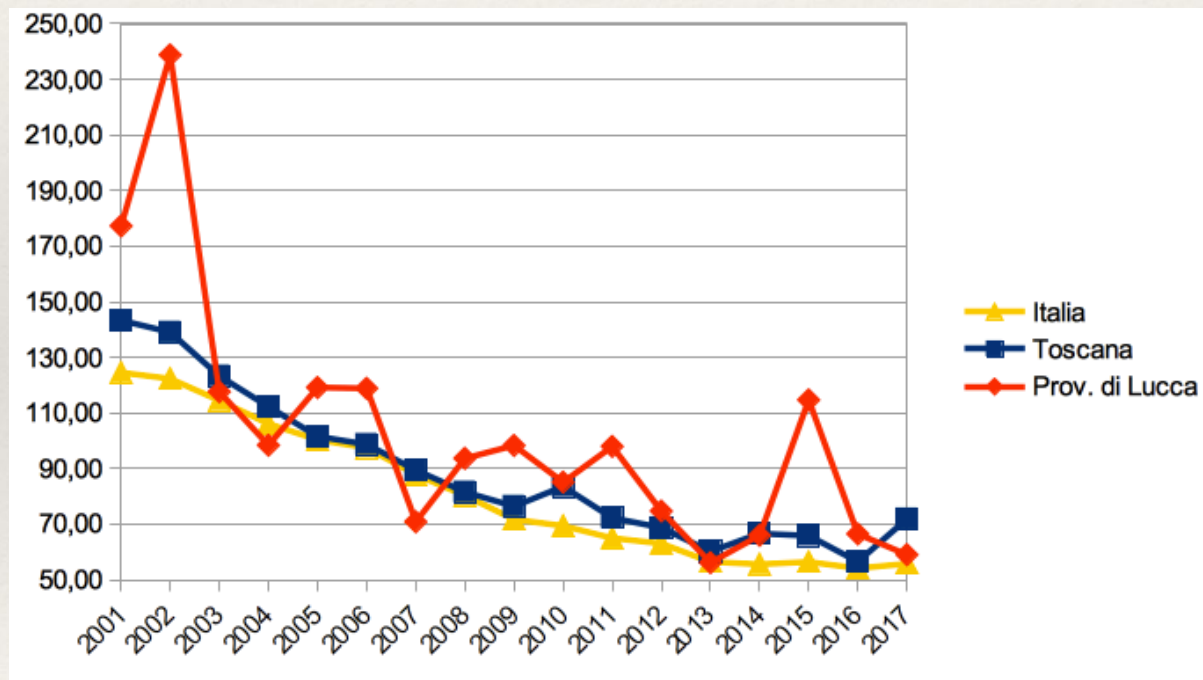
- AMT offre il proprio piccolo contributo:
- **informando e rendendo più consapevoli i cittadini.**
- **collaborando con istituzioni / enti/ aziende sensibili a questi temi.**

Incidentalità

Incidentalità in Toscana e nella provincia di Lucca

ISTAT nel 2017 ha rilevato che “In Toscana, nel 2017, l’incidenza degli utenti vulnerabili per età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidente stradale è molto superiore alla media nazionale (52,4% contro 45,2%).”.

I totali per mortalità, lesività e sinistrosità nel 2017 in Toscana sono pari a 1.5 miliardi euro/anno, rispetto ai 17 miliardi di euro per l’intero territorio nazionale, con costo procapite nel 2017 pari a 397 euro (secondo dato a livello nazionale - la regione incide per l’8,5% sul totale nazionale).

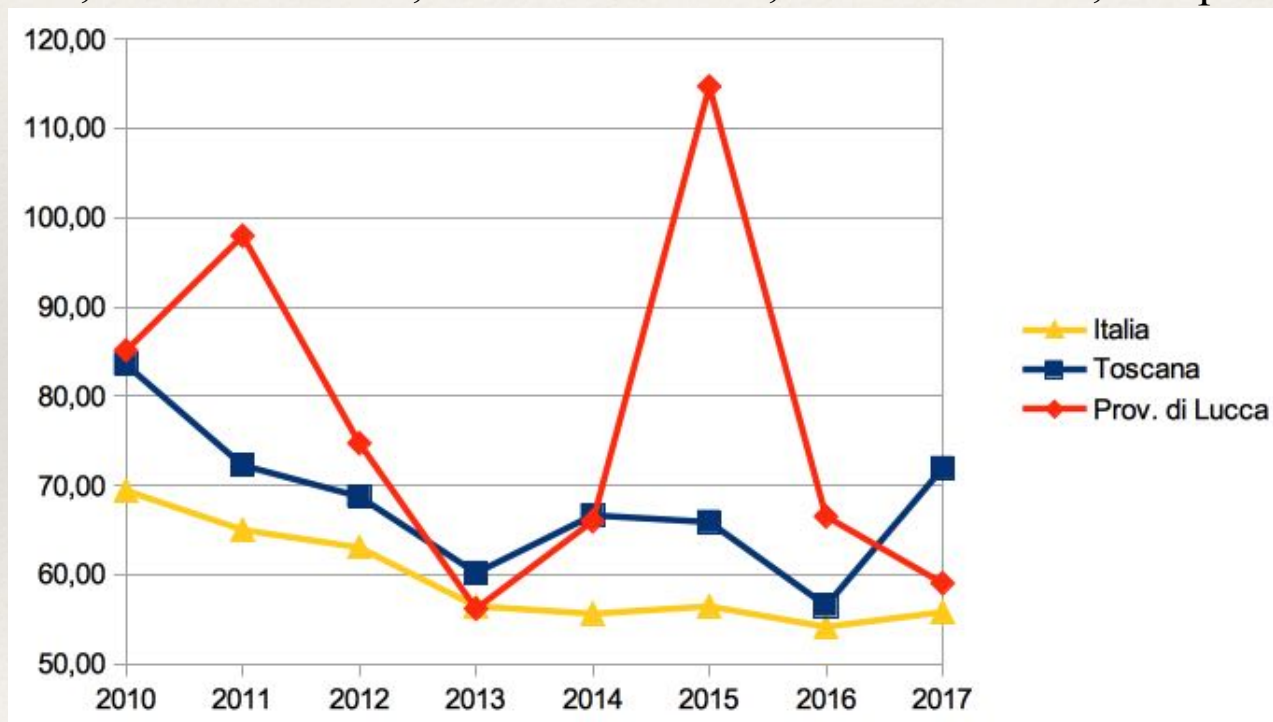


Incidentalità in Toscana e nella provincia di Lucca

La media dei tassi di mortalità per incidenti stradali negli anni 2012-2016 espressa in morti su milione abitanti è la seguente:

EU: 52,3 (2) ; Italia: 57,1 (3) ; Toscana: 65.6 (3) ; Provincia di Lucca: 79.2 (4)

Comuni della provincia di Lucca sopra i 15000 abitanti 4: **Lucca 87.9**; Viareggio 57.6; Capannori 86.5; Camaiore 141.5; Pietrasanta 133.1; Massarosa 35.6; Altopascio 90.9.



1 ISTAT, INCIDENTI STRADALI IN TOSCANA Anno 2017 - <https://www.istat.it/it/archivio/224033>

2 EC, Road deaths per million inhabitants, 28 March 2017 - <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-03-28-road-deaths-per-million-inhabitants.pdf>

3 MIT, "Incidenti stradali in Italia", a cura dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) - Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Censimento della Popolazione -

Servizio Sistema Integrato sulla Salute, Assistenza, Previdenza e Giustizia, 2017

4 Elaborazione Legambiente Lucca sui dati PROGETTO SIRSS - Sistema Integrato per la sicurezza stradale PROVINCIA DI LUCCA 2012 – 2016

Assi Viari

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



Assi Viari: criticità nel Parere CS.LL.PP.

*«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 prot. n. 58/15



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

Estratto 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 stalle 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 (da 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-

Rinverdita 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, rinunciavo. 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 sta-

Ma pi mettere la noiz stato da del suo 2006 ad milioni- stria del sioni gi nuovo a produzz present gna, Rej zia. Ger Turchia un fattu milioni tonnellate in essere, progetto era 2009. Una crescita continua. E dopo che, soltanto il 28 maggio scorso, il gruppo aveva annunciato di aver rilevato il 30% di una società romena, ecco l'exploit dell'acquisto dall'imprenditore ugan- dese 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: spinge il gruppo lucchese europeo 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: ce lo ha dato lo stesso

Rinverdita la polemica sul mancato collegamento via rotaia



Data:
venerdì 04.06.2010

Il Sole 24 ORE

Estratto 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 produt- tannico, e diventa il s gruppo europeo nel ti perando Kimberly-t Georgia-Pacific, alle della svedese Ska.

Con questa opera: vendere è stato l'impre di origine ugandes (Tejani), l'azienda tosnosciuta per i rotolon passa da 700mila a c milione di tonnellate città produttiva, da 3,2 tre 4,300 dipendenti e più di uno a 1,3 miliard

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:

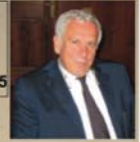
Livorno, porto di riferimento per la cellulosa

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. L'accesso libero all'infrastruttura 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 Convegno Assi Viari Palazzo Ducale 3 maggio 2017

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**.



Potenziamento del Trasporto Pubblico

Sistema metro-ferro tranviario di Area Vasta

Ovvero, come promuovere

... la mobilità sostenibile

*... il progresso socio-economico del territorio fra Livorno,
Pisa, Lucca e la Versilia;*

... la riqualificazione del territorio



La rete metro-ferro tranviaria - Un'idea la cui eco giunge da lontano



Tram alla stazione FS di Livorno
Sconosciuto - Cartolina d'epoca



Tram sul lungarno Regio di Pisa
Sconosciuto - Cartolina d'epoca

All'assetto insediativo e demografico dell'area fra Livorno, Pisa, Lucca e la Versilia hanno contribuito le linee di trasporto su ferro. Successivamente sono state dismesse, senza lasciare una offerta di trasporto affidabile ed efficiente.

In particolare, il collegamento tranviario ha avuto un ruolo cardine nel determinare lo sviluppo urbanistico della costa pisana e livornese.



Tram a Marina di Pisa
Sconosciuto - Cartolina d'epoca



Tram a Lucca
Sconosciuto - Cartolina d'epoca

Linea o rete	Gestori	Apertura	Chiusura	Scartamento (mm)	Trazione
Livorno	SATL; STU	1881	1943	1445	cavalli; 600 V cc
Litoranea di Viareggio	SELT	1913	1944	1445	600 V cc
Viareggio-Camaiore	Massagli&C., Comune di Camaiore	1900	1938	1445	vapore
Tranvie della Versilia	TEV; TAV	1916	1951	1000	vapore
Pisa	STET; SAET; ATUM	1912	1952	1445	600 V cc
Pisa-Marina di Pisa; Pisa-Marina di Pisa - Calambrone - Livorno	PPC, S.A.I.E.T., A.C.I.T.	1892	1960	1445	vapore - 3000 V cc
Lucca-Maggiano	SATEL	1911/1912	1938	1000	850 V cc
Lucca-Monsummano	SATEL; TPL	1907	1939/1957	1000	850 V cc
Lucca-Ponte a Moriano	TL	1883	1932	1435	vapore

Un'idea che guarda all'Europa, per coniugare sviluppo economico, bellezza e sostenibilità



Did you know...

To encourage more innovation and research on ways to improve energy efficiency, the EU is selecting 'smart' European cities to pioneer green technologies and to showcase the new generation of buildings and alternative means of transport.

Rendiamo belle e sostenibili le nostre città

Le infrastrutture, unitamente ad un efficiente sistema di trasporto, sono fondamentali per la qualità della vita dei cittadini e per lo sviluppo economico

E' necessario scegliere le giuste strategie per raggiungere gli obiettivi prefissati

© iStockphoto

cfr. Page. 18 e 19 COMMISSIONE EUROPEA, "Making our cities attractive and sustainable", 2010



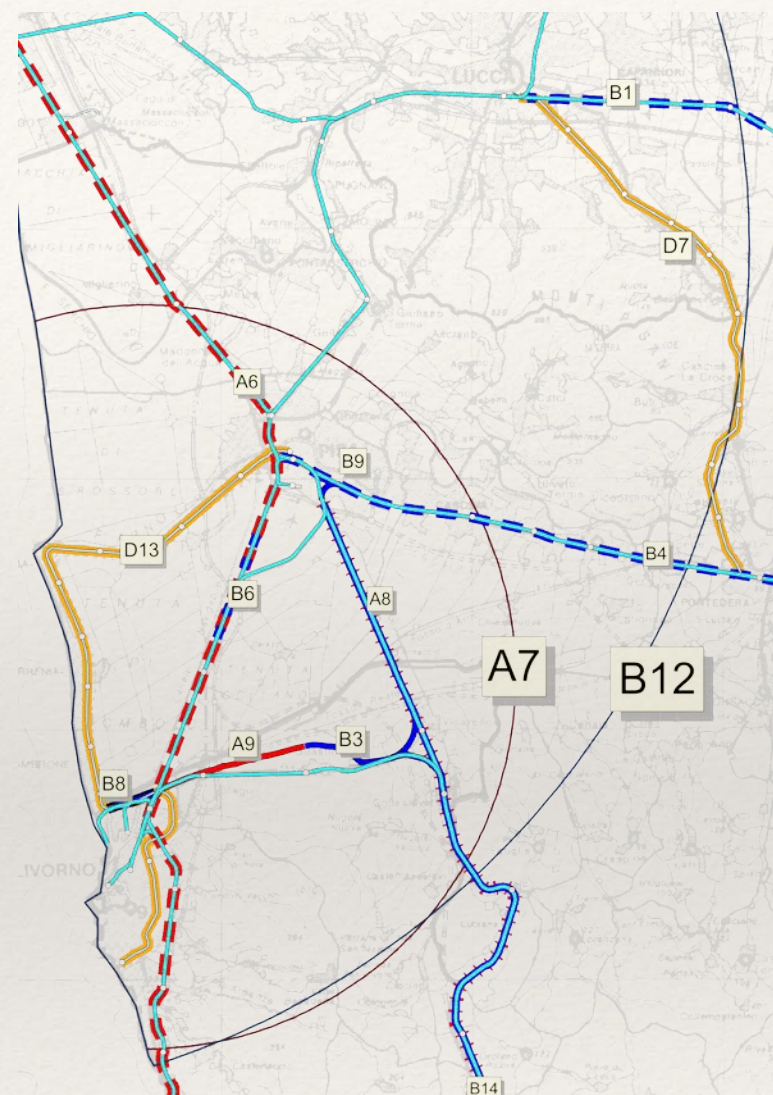
Making our cities attractive and sustainable



Un progetto infrastrutturale coerente con gli attuali atti di programmazione

Il servizio ferroviario metropolitano di area vasta della costa è:

- *intervento prioritario definito nell'Accordo Quadro Governo-Regione Toscana del 15/02/2001;*
- *nel "Quadro aggiornato delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica" del PIT e relativo Quadro Conoscitivo;*
- *intervento "B12 Sistema integrato area vasta Pisa-Livorno.Lucca-Massa C." nella cartografia del PIT 2005-2010.*



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Una memoria amministrativa
da "recuperare" in provincia di Lucca

P. 04a

1650000

1660000

principali interventi infrastrutture ferroviarie ^A

^Apreveduti nel Piano Regionale della Mobilità e Logistica approvato con D.C.R. 22/06/2004

Corridoio Tirrenico - Brecciero "TI-BRE" - Tratta Postemolese compreso nodo di Pisa	A7	-----
Interventi di potenziamento tecnologico tra Pisa e Empoli	B4	
Sistemazione impianti Nodo di Pisa. Potenziamento linea Collesalveti Vada (Razionalizzazione bin. Mortella)	B6	
Sistemazione impianti Nodo di Pisa. Potenziamento linea Collesalveti Vada (Raccordo - Pisa - Collesalveti - Vada con Firenze Pisa)	B9	
Sistemazione impianti Nodo di Pisa. Potenziamento linea Collesalveti Vada (part. di incrocio ed adeguamento tecnologico linea Pisa - Vada)	B14	
Realizzazione sistema integrato di trasporto PI-LI-LU-MC	B12	-----
recupero linee dismesse (Volterra - Saline di Volterra)	D6	
recupero linee dismesse (Lucca - Ponte di era)	D7	
recupero linee dismesse (Pisa - Tirrenica)	D13	



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

*Il futuro: una connessione diretta con l'aeroporto di Pisa
e con porto di Livorno (per passeggeri e merci)*



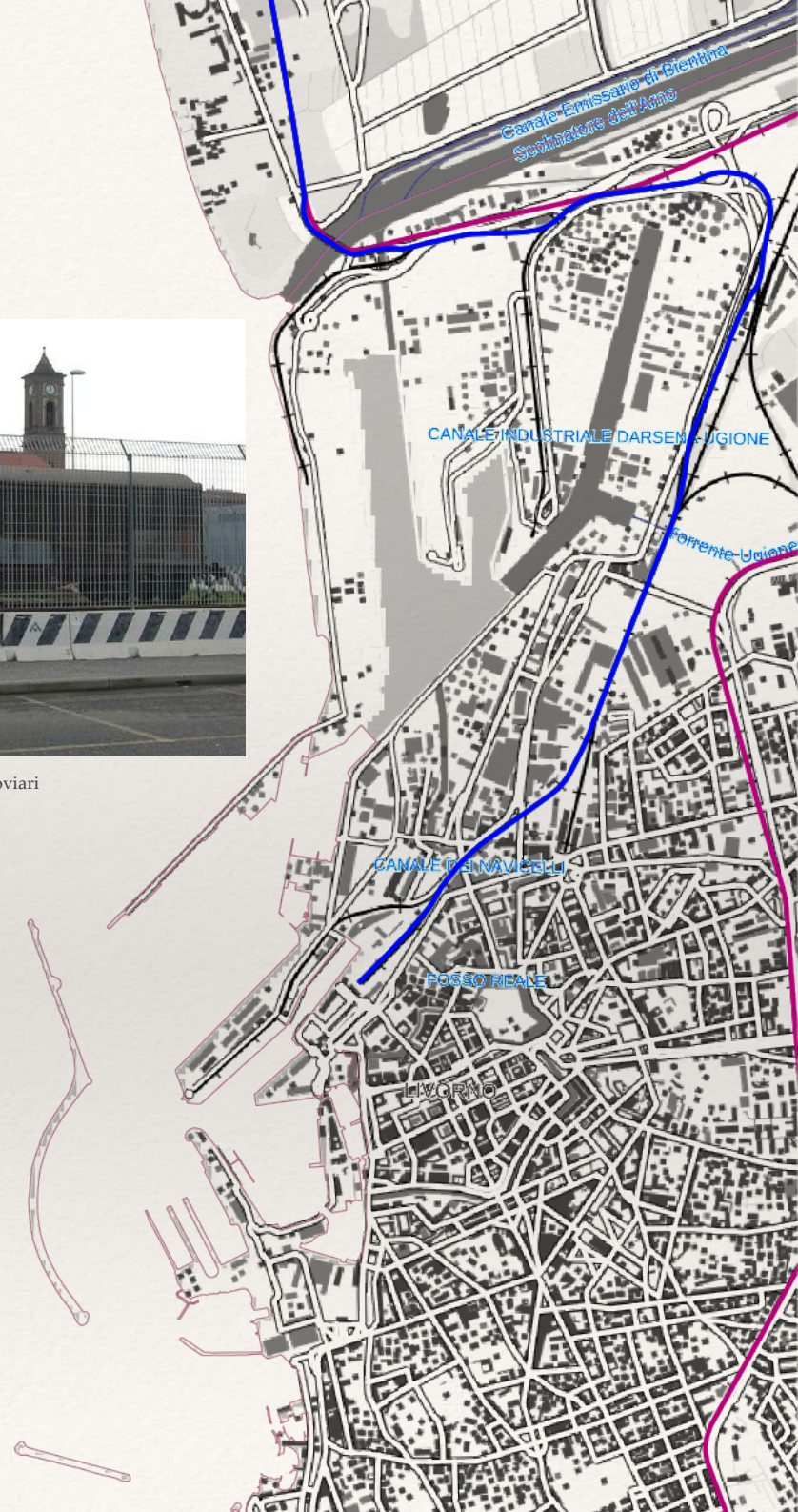
Porto di Livorno - Stazione Marittima



Porto Livorno - raccordi ferroviari



Porto di Livorno - uscita verso la città



La Toscana si gode il boom delle crociere

A Livorno 400 scali nel 2019: quasi un milione di passeggeri verso le città d'arte

Antonio Fulvi
LIVORNO

UN TEMPO svago di lusso, da gran signori, la crociera è diventata oggi un business sempre più di massa, con navi che arrivano a ospitare anche cinque o seimila turisti a costi più che accessibili. E sul business si sono impegnati sempre più porti, specie quando hanno un retroterra d'arte e di folklore. È il caso di Livorno, vera e propria porta d'ingresso della Toscana: che dalla recente fiera internazionale delle crociere mediterranee a Lisbona ha visto



GIRO DI AFFARI In Italia il turismo da crociera vale oltre 13 miliardi

donne degli equipaggi. Sono vere e proprie città galleggianti che nella stagione delle crociere mobilitano i servizi a terra non solo del porto ma anche delle città d'arte dell'entroterra, con prevalenza per Firenze, Lucca, Pisa ma anche i centri minori. Nei saloni mondiali delle crociere abbiamo presentato anche quest'anno offerte che coinvolgono anche il comparto eno-gastronomico, un vero "must" del nostro retroterra".

IL SECONDO spazio è con reazioni ancora il direttore di Camerata

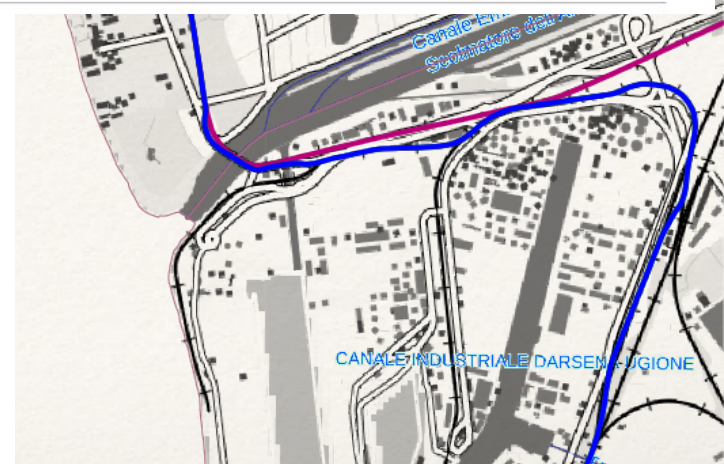


Croce della S

vincitrice, di cui fanno parte gruppi di primissimo livello come MSC, ovvero la seconda compagnia al mondo nel suo globale, e il gruppo Onorato. Hanno vinto la gara con un'offerta che complessivamente comporta un investimento di quasi cento milioni -

IL PIANO DI CRESCITA

«Il prossimo sarà un anno da record. Pronti a creare un grande terminal»



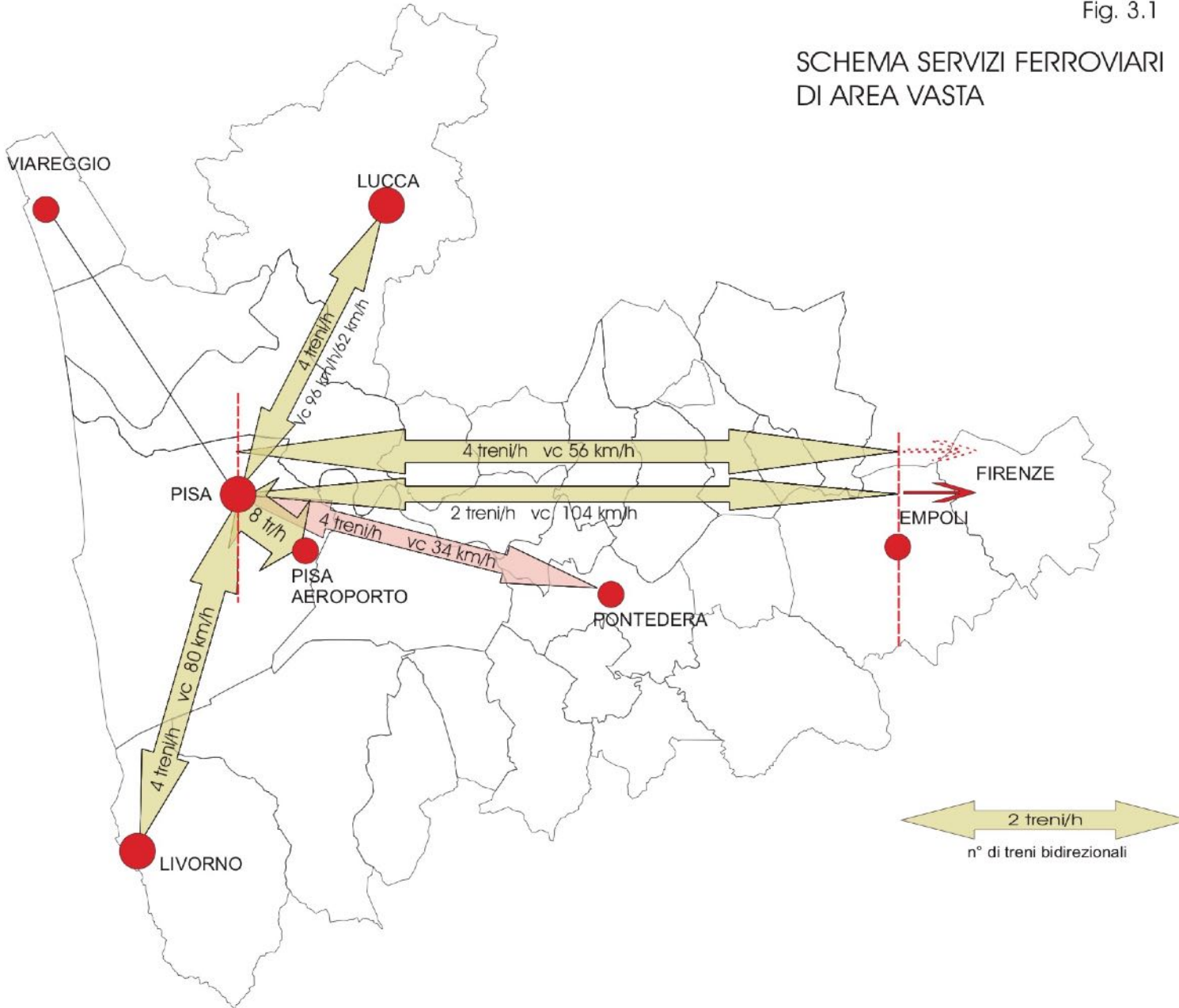
donne degli equipaggi. Sono vere e proprie città galleggianti che nella stagione delle crociere mobilitano i servizi a terra non solo del porto ma anche delle città d'arte dell'entroterra, con prevalenza per Firenze, Lucca, Pisa ma anche i centri minori. Nei saloni mondiali delle crociere abbiamo presentato anche quest'anno offerte che coinvolgono anche il comparto eno-gastronomico, un vero "must" del nostro retroterra".

Il turismo da crociera muove un giro di affari in Italia di circa 13 miliardi e 200 milioni, nel 2017. Il settore dà lavoro a oltre 120mila persone. Sempre in crescita anche la spesa diretta dei crocieristi sul territorio, che si aggira sui 5 miliardi e 400mila euro, con una crescita del 20 per cento rispetto al 2016. Forte crescita del settore anche a livello europeo, con 48 miliardi di giro di affari, più 17 per cento nel 2017 rispetto al 2016.

Studio di Fattibilità Sistema di Area Vasta

Fig. 3.1

SCHEMA SERVIZI FERROVIARI DI AREA VASTA



DIVISIONE INFRASTRUTTURA

ZONA TERRITORIALE CENTRO - NORD

DIREZIONE COMPARTIMENTALE INFRASTRUTTURA

FIRENZE

STUDIO DI FATTIBILITA' DEL SISTEMA DI TRASPORTO INTEGRATO DELL'AREA PISA-LIVORNO-LUCCA

TAGES Scrl
S.T.A.
T. e T.I. Srl
Ing. O. Bolognani
Geol. P. Nicoletti
GEOPROGETTI

Gruppo tecnico
Coordinamento e mobilità
Opere civili
Opere ferroviarie
Aspetti ambientali
Aspetti geologico-tecnici

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI NELL'AREA DI LUCCA

PROGETTAZIONE PRELIMINARE

OGGETTO DELL'ELABORATO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
Nodi di stazione e Rete viaria

Allegato

RI

REV.	DATA	DESCRIZIONE REVISIONE	ESEC.	CONTR.	File:
0					Luccati etas
					Dati: Maggio 2001
					Scale:
					Esec.:

Studio di Fattibilità Sistema di Area Vasta

I valori riportati nella tab. 3.5 stimano un valore di domanda attratta dal servizio ferroviario, nella configurazione di progetto, che incrementa del **59 % (+ 7.600 sp/g)** l'attuale utenza del treno con riferimento agli spostamenti interni all'A.V.

La sottrazione di traffico riguarda per il 79% (6.000 sp/g) il mezzo privato, corrispondente ad una riduzione pari al **20 %** del traffico su strada e, per il restante 21% (1.600 sp/g), il trasporto pubblico su gomma.

DIVISIONE INFRASTRUTTURA

ZONA TERRITORIALE CENTRO - NORD

DIREZIONE COMPARTIMENTALE INFRASTRUTTURA

FIRENZE

STUDIO DI FATTIBILITA' DEL SISTEMA
DI TRASPORTO INTEGRATO DELL'AREA
PISA-LIVORNO-LUCCA

TAGES Srl
S.T.A.
T. e T.I. Srl
Ing. O. Bolognani
Geol. P. Nicoletti
GEOPROGETTI

Gruppo tecnico
Coordinamento e mobilità
Opere civili
Opere ferroviarie
Aspetti ambientali
Aspetti geologico-tecnici

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI
NELL'AREA DI LUCCA

PROGETTAZIONE PRELIMINARE

OGGETTO DELL'ELABORATO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
Nodi di stazione e Rete viaria

Allegato

RI

REV.	DATA	DESCRIZIONE REVISIONE	ESEC.	CONTR.	File:
0					Luccati etas Data: Maggio 2001 Scala: Esce:

direttrice	ambito di spostamento	domanda attuale			domanda attratta					diff. % su attuale	
		auto	treno	bus	auto		bus		totale		
		n.	n.	n.	%	n.	%	n.	n.		
Pisa - Lucca	interno A.V.	6.700	2.500	900	30%	2.000	90%	800	2.800	+59%	
Pisa - Empoli	fino a Pontedera	13.200	3.200	3.800	15%	2.000	20%	800	2.800		
	altri interni A.V.	2.000	700	-	30%	600		-	600		
Pisa - Livorno	interno A.V.	4.700	4.500	400	30%	1.400		-	1.400		
totale nodo di Pisa	interno A.V.	30.700	12.800	5.600	20%	6.000	29%	1.600	7.600		
A. V. - Firenze	da prov. Pisa	3.500	7.100	-	20%	700		-	700		+15%
	da prov. Livorno	2.800	1.300	-	20%	600		-	600		
totale relazioni con Firenze		6.300	8.400	-	20%	1.300		-	1.300		
totale relazioni (interne + esterne)		37.000	21.200	5.600	20%	7.300	29%	1.600	8.900		+42%

tab. 3.5 Stima del recupero di utenza per il servizio ferroviario dell'Area Vasta



LEGAMBIENTE
Città di Lucca

Grazie per l'attenzione

Il ritorno del tram a Pisa, Livorno, Lucca e Viareggio è possibile:

la chiave per un investimento efficace e sostenibile non è nella realizzazione di reti distinte

ma in sistemi integrati con soluzioni progettuali che sfruttino tutte le potenzialità del sistema tram



Bibliografia

- 1 ISTAT, INCIDENTI STRADALI IN TOSCANA Anno 2017 - <https://www.istat.it/it/archivio/224033>
- 2 EC, Road deaths per million inhabitants, 28 March 2017 - <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-03-28-road-deaths-per-million-inhabitants.pdf>
- 3 MIT, "Incidenti stradali in Italia", a cura dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) - Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Censimento della Popolazione - Servizio Sistema Integrato sulla Salute, Assistenza, Previdenza e Giustizia, 2017
- 4 Elaborazione Legambiente Lucca sui dati PROGETTO SIRSS - Sistema Integrato per la sicurezza stradale PROVINCIA DI LUCCA 2012 – 2016,
- 5 Legambiente Lucca, Alternative al Sistema Tangenziale di Lucca, Palazzo Ducale 3 maggio 2017;
- 6 Legambiente Lucca, Mobilità e progresso socio economico, Consiglio Comunale Lucca, 6 maggio 2019
- 7 Legambiente Toscana, La qualità dell'aria Il caso della Regione Toscana e la singolarità della Piana di Lucca, I fattori di criticità sul monitoraggio. Raffronto con altre esperienze. Politiche per la riduzione della concentrazione e della pericolosità del particolato, Lucca, lì 25/09/2019
- 8 Michele Urbano e Carla Romani, Progetto Costituzione.3
- 9 Andrea Spinosa, Analisi di fattibilità per la realizzazione di un servizio tranviario urbano ed extraurbano nella piana dell'Arno e la costa toscana tra le città di Pisa, Livorno, Lucca e Viareggio

LA NAZIONE MARTEDÌ 22 MAGGIO 2018

CRONACA LUCCA 7 ..

RIFLETTORI SULLA CITTA'



MOBILITÀ MICHELE URBANO E CARLA ROMANI LANCIANO UNA DISCUSSIONE APERTA

Area vasta, nasce il progetto 'Costituzione.3'

AREA Vasta e Lucca, ecco una possibile chiave di lettura che arriva direttamente da due cittadini che prova a dare uno sguardo oltre le Mura. Il concetto di Area Vasta, del resto, si adatta perfettamente a quelle città che, di fatto, costituiscono un 'continuum' sia per le distanze ravvicinate sia per il rapporto che gli abitanti hanno con l'area stessa, a causa del lavoro, dello studio o altro. Basti pensare che le grandi infrastrutture come aeroporto, porti, ferrovie e autostrade, servono già un'area che non si limita ai confini amministrativi delle singole città; manca però una progettazione che tenga conto di questa realtà di fatto e che possa rispondere ai problemi in modo efficace. Lo studio di fattibilità effettuato sulla mobilità dell'area vasta dimostra che la chiave per un investimento efficace e so-

stenibile per un collegamento metro-ferrotramviario fra Lucca, Pisa (aeroporto), Livorno (porto) e Versilia, in grado anche di qualificare i flussi turistici, non è nella realizzazione di reti distinte ma in sistemi integrati con soluzioni progettuali che sfruttino tutte le potenzialità del sistema tram, con i conseguenti vantaggi ambientali, sanitari ed economici.

DUE lucchesi, Michele Urbano e Carla Romani, sono al lavoro da qualche tempo su alcuni degli aspetti critici e che non possono trovare adeguate risposte se affrontati con la sola logica di 'campanile'. Ecco quindi il progetto Costituzione.3, che nasce sulla scorta del documento della Commissione Europea 'Making our cities attractive and sustainable', per coinvolgere il mag-

gior numero di persone. Il progetto propone di risolvere i problemi prendendo in esame le criticità e le risorse dell'Area Vasta in modo da creare il maggior beneficio possibile su tutto il territorio.

«**SI DEVE** ridisegnare lo spazio in cui viviamo – spiegano – coniugando, in modo armonico, le esigenze di lavoro e sviluppo a quelle di studio e svago, nel rispetto dell'ambiente». Per far sì che i buoni propositi si trasformino in atti concreti, i proponenti invitano a collaborare alla realizzazione di un progetto unitario e condiviso per partecipare al concorso europeo 'European Green Capital Award'. Il progetto è a disposizione per condivisione su Dropbox <https://www.dropbox.com/home/Costituzione%203>



LA PROPOSTA Michele U del progetto insieme a Car



LEGAMBIENTE
Città di Lucca