



Comitato Altrestrade

Quali alternative?

Come alleggerire il traffico su gomma senza asfaltare la
Piana di Lucca



Viale Carlo del Prete, aprile 2023

Partiamo dalle basi...

- Quanti mezzi transitano nella Piana?
- Sono tutti mezzi pesanti? Qual è la loro percentuale?
- Qual è la componente di traffico da intercettare e diluire?
- Come si può fare per risolvere il problema?



PROVINCIA DI LUCCA
13 OTT. 2014

Tit	Ci	Sci	Prot. n.

RELAZIONE E PARERI FINALI
DELL' INCHIESTA PUBBLICA INERENTE IL SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA,
VIABILITÀ EST DI LUCCA, CHE COMPRENDE I COLLEGAMENTI TRA PONTE A
MORIANO E I CASELLI DELL' A11 FRIZZONE E LUCCA EST.



susseguite, la base informativa su cui si fonda il progetto attuale presenta notevoli profili di incertezza ed è sicuramente molto datata.

Lo studio di traffico presentato nel maggio 2014 per le integrazioni alla VIA richieste dalla Provincia dichiara di essere basato sulle seguenti componenti:

- la matrice O/D dei pendolari del 2001
- le rilevazioni Anas del 2004 per l'elaborazione del progetto del 2005, condotte in 7 punti di misurazione di cui solo tre, comprendenti 2 caselli autostradali, accompagnati da interviste per la ricostruzione della matrice Origine/Destinazione.
- I conteggi automatici e manuali condotti dalla Provincia nel 2005, anch'essi utilizzati per aggiornare la matrice O/D dei pendolari Istat 2001
- I conteggi automatici del traffico rilevati dalla Provincia nel 2013

I dati derivanti da questo insieme di fonti presentano notevoli disomogeneità nelle modalità e nei tempi di rilevazione (TGM o Traffico diurno, 7.30-8.30 piuttosto che 7.00-8.00), differiscono nei criteri di classificazione dei veicoli, sono fondati su una matrice O/D del 2001 che non tiene conto delle trasformazioni intervenute nell'assetto territoriale della Piana negli ultimi dieci anni e presentano concreti rischi di sovradimensionamento del traffico merci pesanti per via di una possibile applicazione impropria del coefficiente di omogeneizzazione (2,5) a veicoli merci leggeri.

Si ritiene che un progetto di importanza e delicatezza come quello considerato non possa esimersi da un adeguato aggiornamento della base conoscitiva soprattutto dal punto di vista dell'Origine/Destinazione dei movimenti, da realizzare attraverso una campagna di rilevazione con interviste ad hoc o attraverso l'utilizzo del Censimento 2011, da richiedere all'ISTAT anche prima della pubblicazione ufficiale.

Fonte: Relazione Finale inchiesta pubblica, 13.10.2014 pag. 30

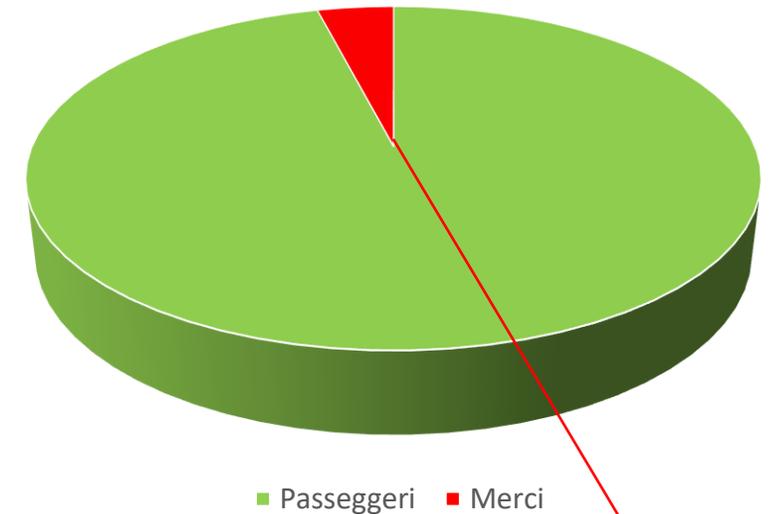
Ne emergono i seguenti aspetti rilevanti per il progetto del sistema tangenziale:

- 1) I veicoli passeggeri rappresentano il 96% dei veicoli che si muovono nell'area di studio e per la grandissima parte (60% circa) compiono spostamenti di carattere locale, ovvero si muovono all'interno di uno stesso comune o si scambiano tra i comuni della Piana;
- 2) I veicoli merci rappresentano solo il 3,6% (circa 8% qualora omogeneizzati in base al coefficiente di equivalenza di 2,5) e compiono spostamenti di più lungo raggio: i movimenti locali sono circa il 30%, gli scambi con le aree esterne rappresentano poco meno della metà degli spostamenti merci complessivi (43%). Il restante traffico (27%) è traffico di attraversamento, che non ha né origine né destinazione nell'area.

Tali caratteristiche del traffico inducono alle seguenti considerazioni:

2. L'impostazione progettuale del sistema tangenziale sottostima in modo evidente le necessità del traffico locale di passeggeri, che oggi utilizza intensamente l'intera rete della viabilità esistente e che non mancherà di utilizzare anche la nuova viabilità tangenziale, seppure pagando un prezzo in termini di allungamento dei percorsi. Il progetto Anas riconosce l'entità del problema e la rilevante presenza di questo traffico anche sui nuovi assi, ma ne rimanda la soluzione alla successiva fase progettuale (cfr Relazione Tecnica, integrazioni VIA, maggio 2014, pag 70). Data la rilevanza del problema non si vede come questo possa essere fatto se non attraverso modificazioni del progetto necessariamente elaborate in fase preliminare.
3. Il traffico merci di scambio che interessa l'area di studio è generato o attratto dalle attività localizzate lungo la viabilità esistente in Lucca o nella Piana e dunque, nello schema ANAS, difficilmente servibile da assi tangenziali con poche connessioni a tale viabilità. Il sistema proposto serve invece, almeno in parte, a deviare il traffico di attraversamento dal sistema dei viali urbani di Lucca, connettendo le provenienze dalla Garfagnana ai caselli autostradali di Lucca Est e del Frizzone.

Traffico



«L'impostazione progettuale del sistema tangenziale sottostima in modo evidente la necessità del traffico locale di passeggeri»

«il traffico merci (...) è generato o attratto dalle attività localizzate lungo la viabilità esistente (...) e dunque difficilmente servibile da assi tangenziali con poche connessioni a tale viabilità»

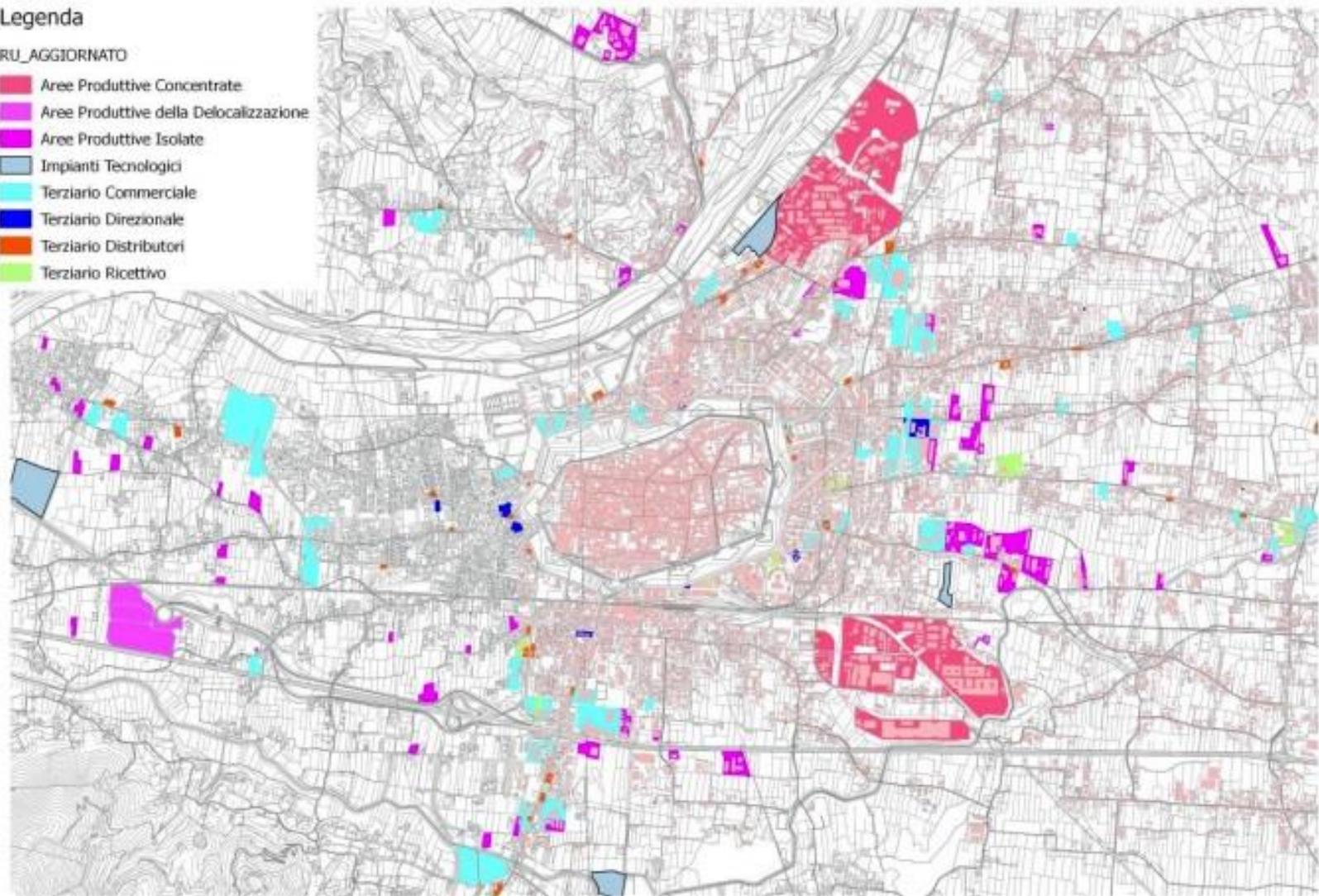
Fonte: Relazione Finale inchiesta pubblica, 13.10.2014 pag. 31



Legenda

RU_AGGIORNATO

- Aree Produttive Concentrate
- Aree Produttive della Delocalizzazione
- Aree Produttive Isolate
- Impianti Tecnologici
- Terziario Commerciale
- Terziario Direzionale
- Terziario Distributori
- Terziario Ricettivo



Perizia arch. Iacopetti 01.02.2014

Ma quanto ci costa?



Data	Previsione
2014	78,05 mln/€
2019	111 mln/€
2022	172,6 mln/ €



greenreport.it

quotidiano per un'economia ecologica

Home

Green Toscana

Contatti

Diventa Partner

Oroscopo

Eventi

Aree Tematiche:

ACQUA

AGRICOLTURA

AREE PROTETTE E BIODIVERSITÀ

CLIMA

COMUNICAZIONE

CONSUMI

DIRITTO E NORMATIVA

Home » News » Economia ecologica » In Italia il trasporto merci su gomma fa perdere 12mila anni di vita all'anno



40



1



0



0



A⁺ A⁻

[Economia ecologica](#) | [Energia](#) | [Inquinamenti](#) | [Trasporti](#)

In Italia il trasporto merci su gomma fa perdere 12mila anni di vita all'anno

Costa un miliardo di euro all'anno in termini di salute. Da camion e TIR 190 tonnellate di PM2.5 e 232 DI PM10, il 7% di quelle prodotte in totale dai mezzi di trasporto

[27 Maggio 2022]

Secondo i dati resi noti oggi dalla Società italiana di medicina ambientale (Sima) durante il seminario nazionale "Manifattura & Logistica" organizzato a Molfetta da Confimi industria logistica Puglia, «Il trasporto di merci su gomma causa ogni anno in Italia fino a 12mila anni di vita persi, con ricadute economiche superiori al miliardo di euro».

Il presidente della Sima, Alessandro Miani, spiega che «Abbiamo calcolato l'incidenza dell'inquinamento atmosferico causato dai veicoli per il trasporto merci su gomma, ovvero dalla totalità dei camion, furgoni e autotreni che ogni giorno si spostano su gomma lungo le strade italiane. In base al nostro studio, i veicoli adibiti al trasporto merci sono responsabili ogni anno della produzione di 190 tonnellate di PM2.5 e 232 tonnellate di PM10, pari al 7% del totale delle emissioni inquinanti».

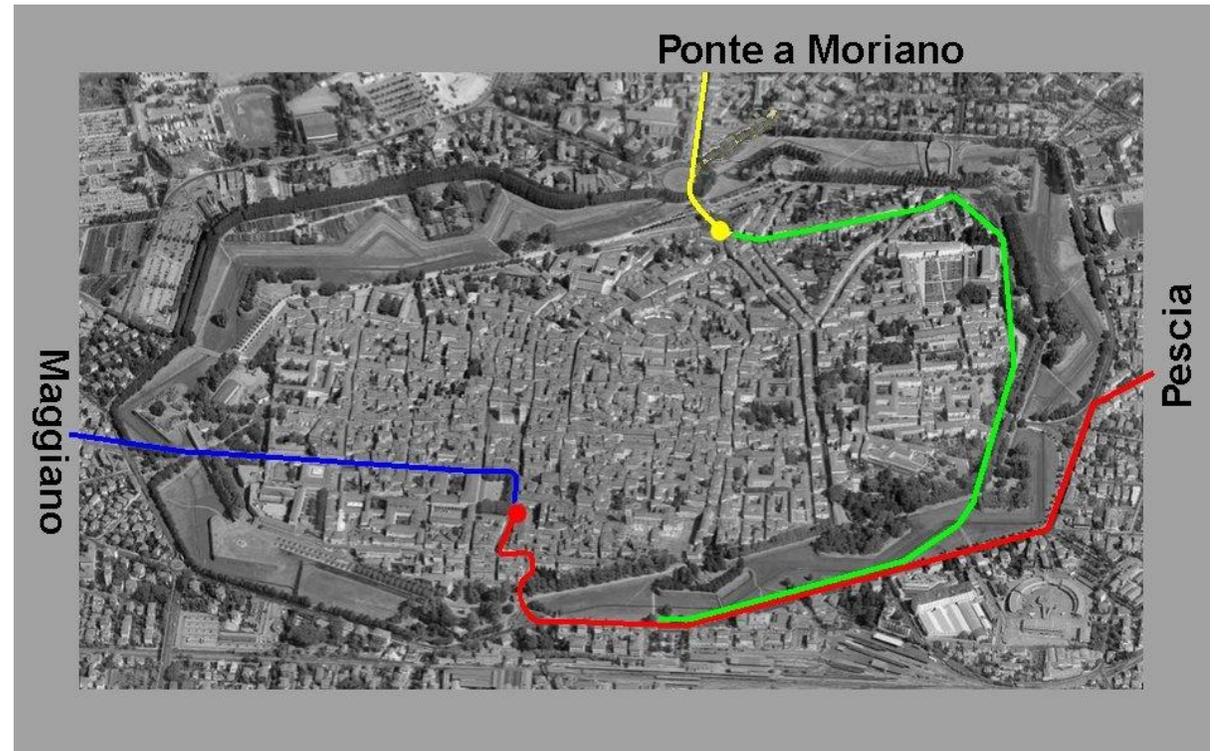


1 mld/€ x anno



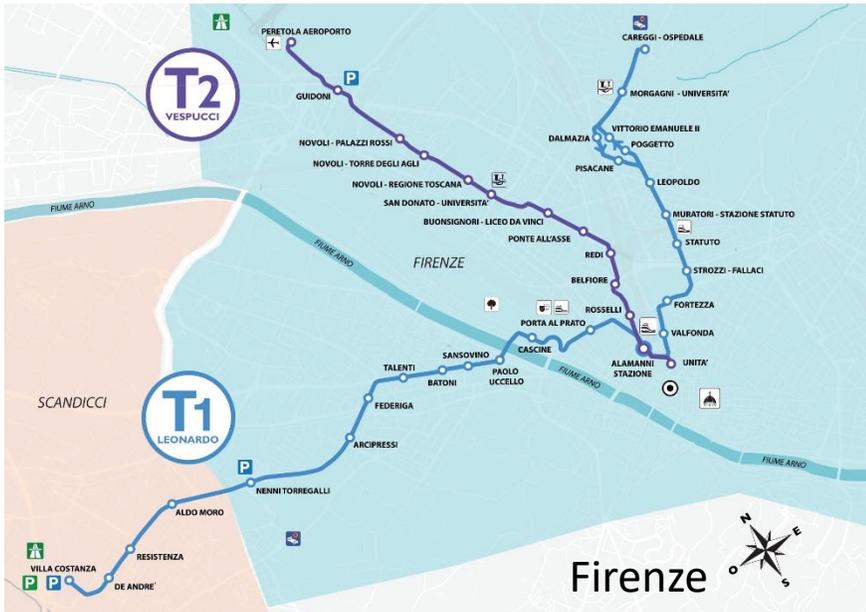
Altrestrade

Passeggeri – Tramvia (area locale + area vasta)



Fonte: www.enzo46.it

Passeggeri – Tramvia (area locale + area vasta)



Home > Pisa > Cronaca > Tramvia, c'è il tracciato ...

Tramvia, c'è il tracciato Dalla Stazione a Cisanello "3 linee, una rivoluzione"

Il sindaco Conti presenta un progetto destinato a cambiare la mobilità cittadina "Abbiamo avuto assicurazioni sulla disponibilità economica dell'operazione".

di Gabriele Masiero Una tramvia suddivisa in tre linee. E' il progetto, illustrato ieri dal sindaco Michele Conti inaugurando la mostra di fine mandato 'Cartoline dal futuro. Nuovi cantieri per la città che cambia' in Loggia di Banchi, con il quale il Comune ad aprile parteciperà al bando del ministero dell'Infrastrutture e dei trasporti per ottenere il finanziamento necessario per realizzarla. Un'operazione del valore di circa 200 milioni di euro alla quale l'amministrazione lavora da molto tempo e che ora è pronta per il rush finale. Dall'iniziale idea di una sola linea che collegasse la stazione ferroviaria al nuovo ospedale, si è passati al progetto attuale che prevede la costruzione di altre due linee: quella da Cisanello alla cittadella del sapere (zona Cnr) e quella dalla Stazione a Piazza dei Miracoli, nel percorso di ritorno della quale sarà attraversata la zona della stazione ferroviaria Pisa San Rossore, che entro la fine dell'anno cambierà nome e diventerà Stazione Pisa San Rossore-Piazza dei Miracoli. "La Pisa del futuro - ha detto Conti - dovrà essere completata da un sistema di mobilità sostenibile, che privilegi l'intermodalità tra piste ciclabili, trasporto pubblico locale non inquinante, rete ferroviaria, sistema di parcheggi pubblici scambiatori, navigabilità dei...

GETYOURGUIDE GET YOUR GUIDE

Pisa

Aprovecha al máximo cada momento del viaje. Evita complicaciones y reserva con antelación.

La Nazione – cronaca Pisa 12 mar 2023

Passeggeri – T.P.L. al passo coi tempi

- Frequenza
- Connessioni
- Puntualità
- Sostenibilità



[Linee e orari](#) [Biglietti e abbonamenti](#) [News e comunicati stampa](#) [Progetti e collaborazioni](#) [Province](#) [Parla con at](#)

Pianifica il tuo viaggio

Partenza * Lucca, Lucca (55100)
Arrivo * Lammari Chiesa, Capannori

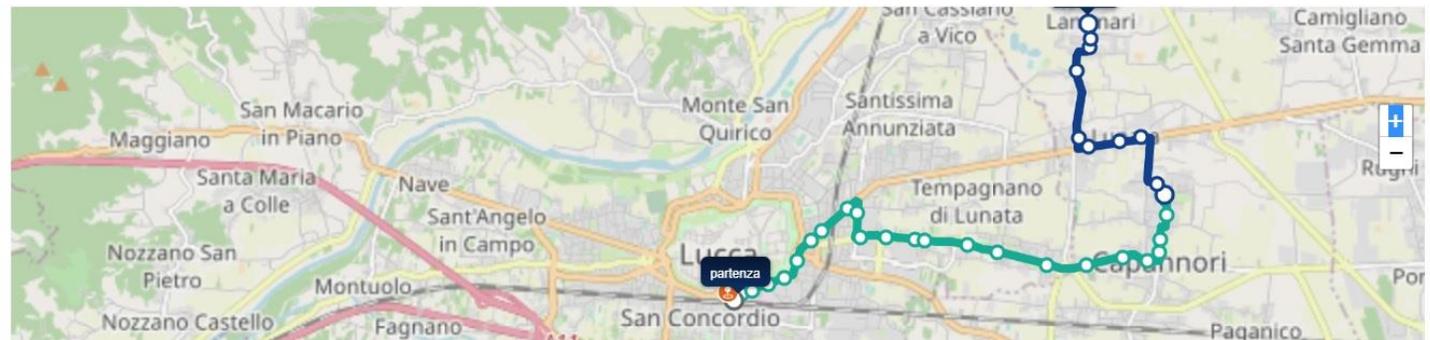
* Campi richiesti

56min

06:06 > 09:02

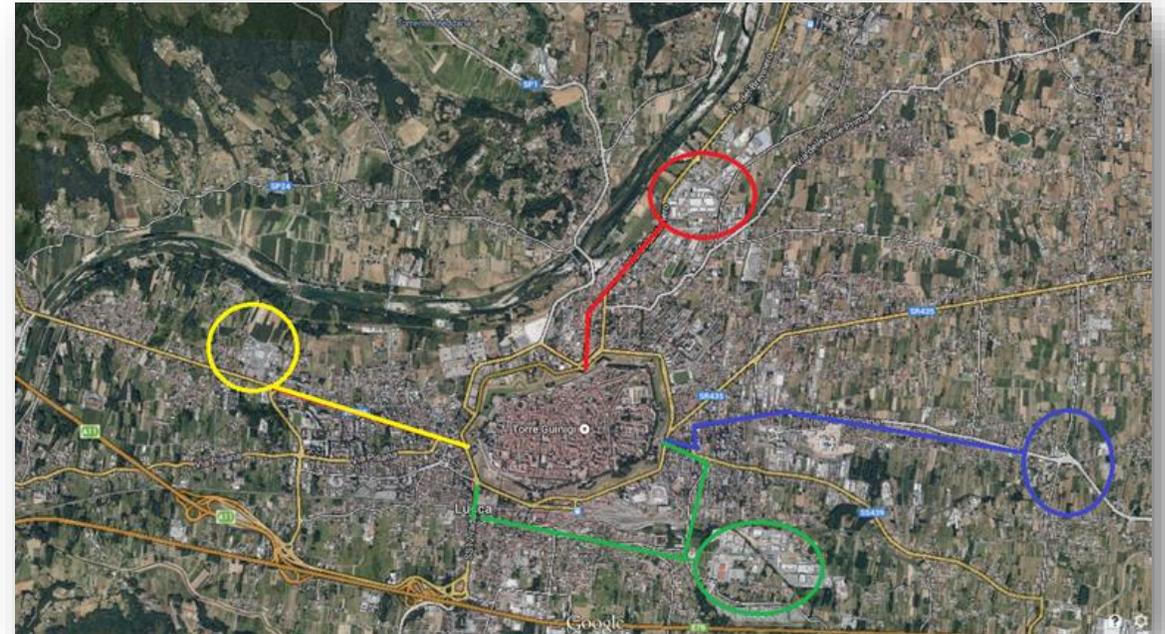
56min
↑ 1min

Arriva prima | Parti più tardi

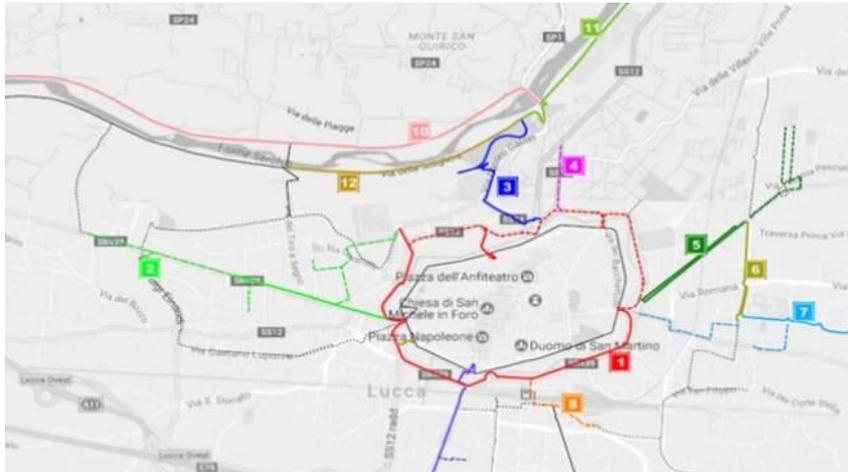


Passeggeri – parcheggi scambiatori

- Area industriale Canovetta (**in rosso**) per raccogliere il traffico proveniente dalla Garfagnana;
- Area Coop S. Anna o limitrofe (**in giallo**) per chi proviene da Viareggio e/o casello di Lucca Ovest;
- Area industriale di Mugnano (**in verde**) per chi proviene da Pisa e Pontedera;
- Area rotonda di Antraccoli (**in viola**) per tutti coloro che provengono dai caselli di Lucca Est e Capannori.



Passeggeri – mobilità ciclabile



LuccainDiretta

Tele Dico in Diretta - La pista ciclabile di viale Luporini? Usata dalle auto come un parcheggio

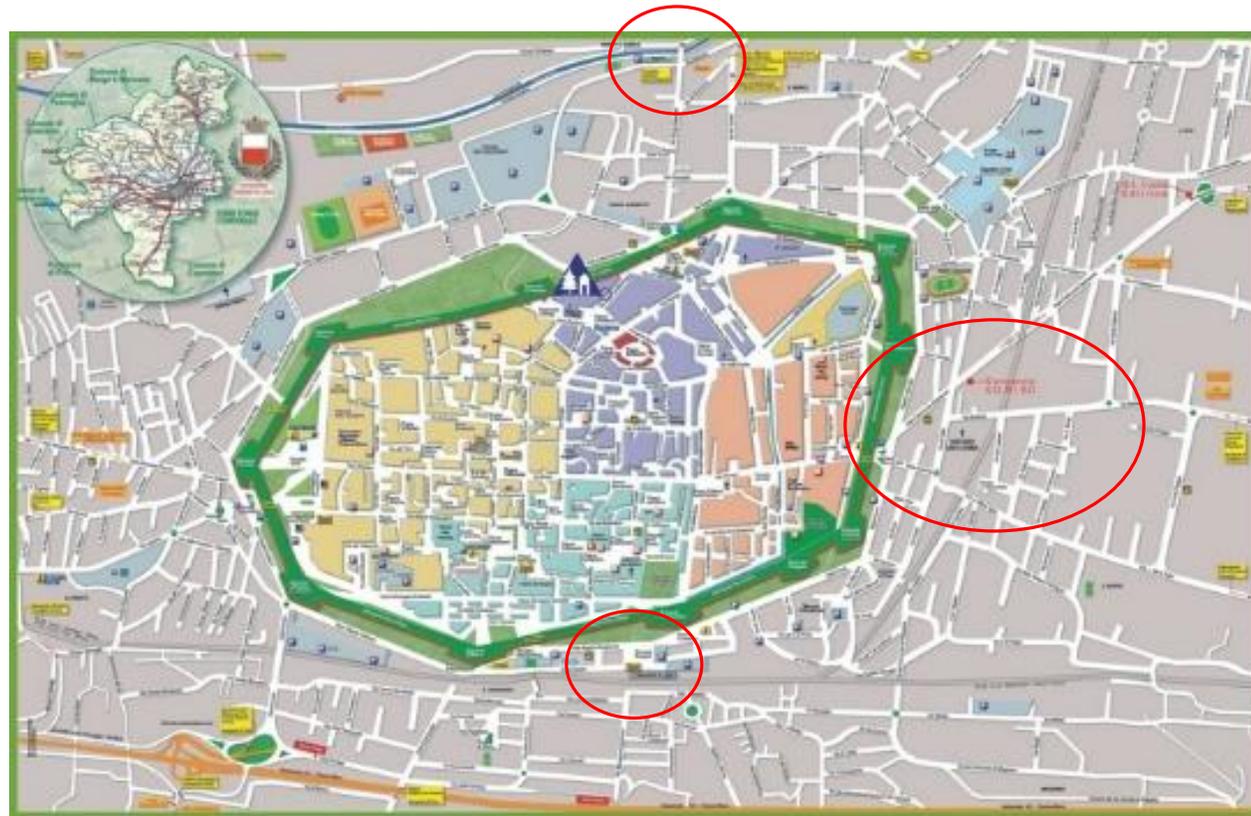
Tele dico in Diretta - 13 Gennaio 2023 - 17:59



La pista ciclabile? **E' invasa dalle auto che la usano come parcheggio.** Accade lungo la ciclo-pista di **viale Luporini**, dove l'area riservata ai ciclisti viene giornalmente utilizzata come stallo per la sosta davanti a locali e attività. Così, quando i ciclisti devono percorrerla si trovano, inevitabilmente, a fare uno slalom per evitare le auto ferme e devono invadere la carreggiata.

I rischi e i pericoli sono evidenti. Purtroppo, però, sembra essere diventata una vera e propria abitudine quella di arrivare in zona con l'auto, invadere la corsia riservata, spegnere il motore del veicolo e allontanarsi per entrare in un bar o in una delle attività lungo la strada.

Traffico domestico: soluzione nodi e strozzature



Traffico merci: intermodale

Scalo merci a valle:

Frizzone

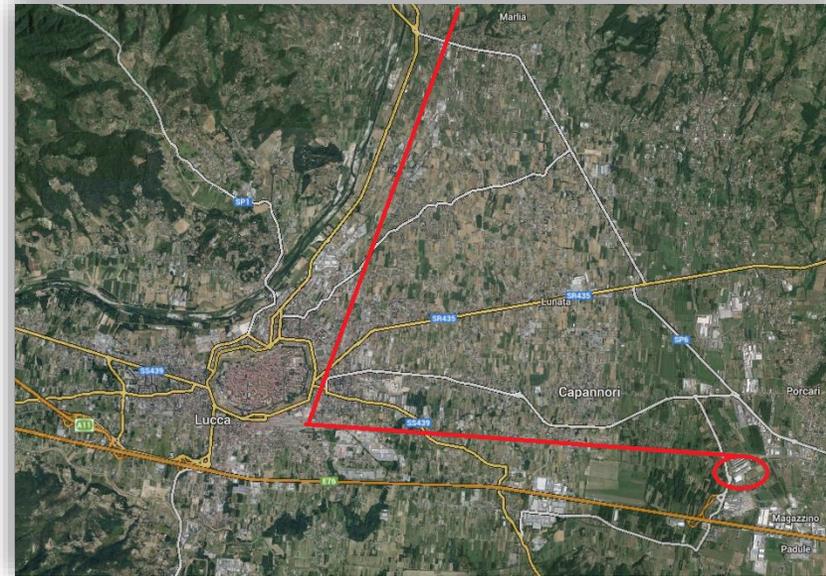
in prossimità del casello A11 di Capannori

Scali merci a monte:

Diecimo/Pescaglia

Castelnuovo (15milioni€)

Minucciano



Detta anche *Hola* dal tedesco Hollende Landstrasse, è un servizio complementare nel traffico combinato transalpino. Con questa tecnica anche i camion privi dei dispositivi necessari per il traffico non accompagnato hanno la possibilità di attraversare le Alpi su rotaia. Nel terminal di trasbordo, l'autocarro completo viene caricato su speciali carri ferroviari. L'autista viaggia in un'apposita carrozza di accompagnamento.

L'Autostrada Viaggiante attraverso la Svizzera viene gestita completamente dall'operatore del trasporto combinato RAlpin SA.

Autostrada Viaggiante in breve

- Trasporto di camion completi su rotaia
- L'autista viaggia in una carrozza di accompagnamento
- Servizio complementare per il superamento delle Alpi



Come funziona?

Chi lo utilizza?



▲ Secondo i responsabili dell'ATA, del materiale rotabile a pianale ribassato permetterebbe l'utilizzo delle autostrade viaggianti anche ai camion che raggiungono i 4 metri di altezza Keystone

L'ATA vorrebbe utilizzare del materiale rotabile più performante sull'asse nord-sud, per permettere il trasporto su rotaia 400'000 camion supplementari l'anno.

23 maggio 2002

🕒 4 minuti

Per migliorare prestazioni e rendimento, l'Associazione traffico e ambiente (ATA) propone di introdurre nuovi vagoni, prodotti dalla ditta francese Modalohr, che consentirebbero di incrementare notevolmente i camion trasportati sui treni sugli assi del San Gottardo e del Lötschberg.

3.6

Logistica

Mobilità sostenibile

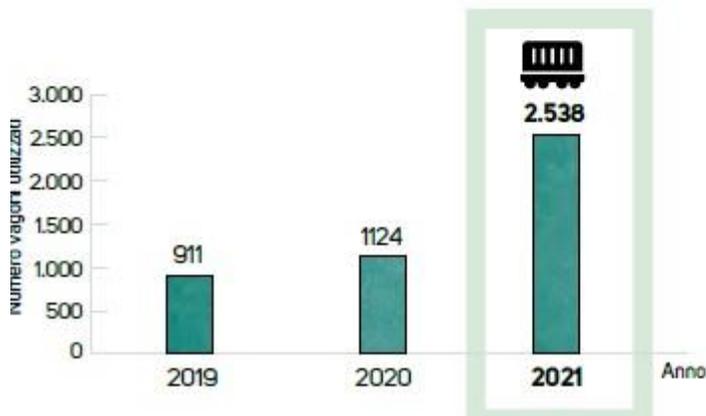
Inoltre nel 2021 è proseguito il progetto **"Mobilità Sostenibile: trasferimento trasporto materie prime la gomma a rotaia"**, presentato nel 2015, il cui obiettivo è quello di utilizzare la rete ferroviaria per ridurre significativamente il trasporto su strada di materia prima e prodotto finito. Il progetto interessa lo stabilimento di Borgo a Mozzano, che dispone di uno scalo ferroviario interno già utilizzato da anni, e lo stabilimento di Castelnuovo di Garfagnana.

Lucart ha stipulato un accordo nell'aprile del 2019 con il Comune di Castelnuovo di Garfagnana, con la Regione Toscana e con RFI per il ripristino dello scalo ferroviario. Alcuni cantieri stradali di competenza del Comune sono già in corso e l'inizio dei lavori ferroviari sono previsti per la fine del 2022.

L'utilizzo di un numero sempre crescente di vagoni rispetto ai viaggi con sistema trasporto tradizionale su

gomma ha permesso di evitare l'immissione in atmosfera di **507 tCO_{2e}**.

Nel calcolo sono stati inclusi i vagoni utilizzati per la consegna di prodotto finito da una piattaforma esterna.



“Noi siamo pronti, vogliamo ben sperare che i vari enti non facciano perdere troppo tempo perché noi crediamo – fa parte della nostra politica volta a favorire i vari enti – che questo contribuirebbe in maniera importante a ridurre il traffico su gomma per trasferirlo su rotaia”

sig. Massimo Pasquini
 (A.D. Lucart Group)

La Nazione – cronaca di Lucca – 24 giugno 2021.

Fonte: Rapporto di sostenibilità 2021

Economia

Treno merci green tra Prato e La Spezia

All'Interporto un servizio riattivato da questa settimana

n Redazione Nove da Firenze
28 gennaio 2022 10:39



Oltre quattrocento metri di lunghezza, trentasette container a bordo e tonnellate di merce trasportate in maniera sostenibile per l'ambiente. Sono i risultati ottenuti con il primo treno che collega il porto di La Spezia con l'Interporto della Toscana Centrale.

Ult

VID

FIORENTI
Bira
vinci

VID

CRO

130 km di distanza coperta su rotaia

400mt lunghezza del treno (50 tir)

2 collegamenti a settimana

«Il collegamento con La Spezia si va ad affiancare ad altri traffici provenienti dal nord Italia e dalla Slovenia, che consentono di trasportare in modo sostenibile materiale siderurgico e lavorati edili. **Questa merce arriva in treno all'Interporto di Prato e poi con la politica dell'ultimo miglio viene consegnata alle aziende del territorio. In totale, fra cemento, materiale marittimo e acciaio, l'Interporto riesce a togliere l'equivalente di 150 camion a settimana dalle strade d'Italia.**»

Fonte: trasportonline.com

Aiuti di Stato: la Commissione approva un regime italiano da 110 milioni di € per incoraggiare il trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia



EC

La Commissione europea ha approvato, ai sensi delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, un regime italiano da 110 milioni di € per incoraggiare il trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia. L'obiettivo del regime è promuovere il trasferimento modale del trasporto merci verso la ferrovia, la quale rappresenta un modo di trasporto più ecologico, e contribuire alla riduzione delle emissioni di CO2 e della congestione stradale.

Intanto a Lucca...

Lucca *in* Diretta

Assi viari, Pardini preme sull'acceleratore, approvato il protocollo d'intesa per il tavolo degli enti: "Il progetto può essere migliorato"

di Redazione - 17 Marzo 2023 - 16:35



Mario Pardini non raccoglie le polemiche, arrivate negli ultimi giorni soprattutto da Capannori. E sulle nuove **infrastrutture** preme sull'acceleratore per arrivare a mettere intorno ad un tavolo gli enti interessati alla **realizzazione degli assi viari di Lucca**. In una riunione di giunta convocata questa mattina (17 marzo) a Palazzo Orsetti il sindaco ha posto sul tavolo la questione del protocollo d'intesa per avviare la concertazione necessaria a vedere realizzate le nuove infrastrutture, dopo una fase che preveda la proposta e la valutazione di migliorie. La giunta ha, infatti, approvato all'unanimità il protocollo d'intesa per **l'istituzione del tavolo tecnico con Regione Toscana, Anas, Provincia di Lucca, Comune di Lucca e Comune di Capannori**. **Dall'amministrazione Menesini arriva proprio oggi una frenata: il Comune è pronto a trattare solo se Anas bloccherà l'iter degli espropri.**

NO ASSI VIARI



UN PROGETTO DEVASTANTE PER LA PIANA DI LUCCA

- PASSAGGIO TRA LE CASE
- TERRAPIENI E VIADOTTI FINO A 10 MT DI ALTEZZA
- INQUINAMENTO ACQUA POTABILE E CHIUSURA POZZI
- DISTRUZIONE DELL'AREA VERDE DEI LAGHETTI DI LAMMARI
- CANCELLAZIONE DEI "BASSI DI ANTRACCOLI" E DEI LORO ECOSISTEMI

Design by Filippo Altomare

Comitato Altrestrade
www.assiviarilucca.it

Comitato per la difesa area
verde laghetti di Lammari



Comitato Altrestrade



Per l'iscrizione scrivici
una e-mail all'indirizzo
qui sotto



info@assiviarilucca.it