

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 difformità 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.