

Regione
Toscana

Repubblica Italiana



BOLLETTINO UFFICIALE

della Regione Toscana

PARTE SECONDA n. 46 del 13-11-2024

Supplemento n. 273

mercoledì, 13 novembre 2024

Firenze

Bollettino Ufficiale: piazza dell'Unità Italiana, 1 - 50123 Firenze

E-mail: redazione@regione.toscana.it

Il Bollettino Ufficiale della Regione Toscana è pubblicato esclusivamente in forma digitale, la pubblicazione avviene di norma il mercoledì, o comunque ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità, ed è diviso in tre parti separate.

L'accesso alle edizioni del B.U.R.T., disponibili sul sito WEB della Regione Toscana, è libero, gratuito e senza limiti di tempo.

Nella **Parte Prima** si pubblicano lo Statuto regionale, le leggi e i regolamenti della Regione, nonché gli eventuali testi coordinati, il P.R.S. e gli atti di programmazione degli Organi politici, atti degli Organi politici relativi all'interpretazione di norme giuridiche, atti relativi ai referendum, nonché atti della Corte Costituzionale e degli Organi giurisdizionali per gli atti normativi coinvolgenti la Regione Toscana, le ordinanze degli organi regionali.

Nella **Parte Seconda** si pubblicano gli atti della Regione, degli Enti Locali, di Enti pubblici o di altri Enti ed Organi la cui pubblicazione sia prevista in leggi e regolamenti dello Stato o della Regione, gli atti della Regione aventi carattere diffusivo generale, atti degli Organi di direzione amministrativa della Regione aventi carattere organizzativo generale.

Nella **Parte Terza** si pubblicano i bandi e gli avvisi di concorso, i bandi e gli avvisi per l'attribuzione di borse di studio, incarichi, contributi, sovvenzioni, benefici economici e finanziari e le relative graduatorie della Regione, degli Enti Locali e degli altri Enti pubblici, si pubblicano inoltre ai fini della loro massima conoscibilità, anche i bandi e gli avvisi disciplinati dalla legge regionale 13 luglio 2007, n. 38 (Norme in materia di contratti pubblici e relative disposizioni sulla sicurezza e regolarità del lavoro).

Ciascuna parte, comprende la stampa di Supplementi, abbinata all'edizione ordinaria di riferimento, per la pubblicazione di atti di particolare voluminosità e complessità, o in presenza di specifiche esigenze connesse alla tipologia degli atti.

Sommario

Sommario	2
SEZIONE I	3
GIUNTA REGIONALE	
- Deliberazioni	4
Giunta Regionale	
DELIBERAZIONE 6 novembre 2024, n. 1273	
S.S. 12 "dell'Abetone e Del Brennero". Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzonee di Lucca Est - 1 stralcio funzionale. Progetto Definitivo. Determinazioni per la Conferenza di Servizi decisoria semplificata ai sensi dell'art.14bis Legge 241/1990 e del DPR 383/1994 in- detta dal Commissario Straordinario ex art. 4 D.L. 32/2019.	
.....	4

SEZIONE

I





REGIONE TOSCANA
UFFICI REGIONALI GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 06/11/2024 (punto N 1)

Delibera N 1273 del 06/11/2024

Proponente

STEFANO BACCELLI
DIREZIONE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Publicità / Pubblicazione Atto pubblicato su BURT e Banca Dati (PBURT/PBD)

Dirigente Responsabile Marco IERPI

Direttore Enrico BECATTINI

Oggetto:

S.S. 12 "dell'Abetone e Del Brennero". Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo.

Determinazioni per la Conferenza di Servizi decisoria semplificata ai sensi dell'art.14bis Legge 241/1990 e del DPR 383/1994 indetta dal Commissario Straordinario ex art. 4 D.L. 32/2019.

Presenti

Eugenio GIANI	Stefano BACCELLI	Simone BEZZINI
Stefano CIUOFFO	Leonardo MARRAS	Alessandra NARDINI

Assenti

Stefania SACCARDI	Monia MONNI	Serena SPINELLI
-------------------	-------------	-----------------

ALLEGATI N°14

ALLEGATI

<i>Denominazione</i>	<i>Pubblicazione</i>	<i>Riferimento</i>
01	Si	Allegato 01_Parere Settore Sismica
02	Si	Allegato 02_Parere Settore AUA
03	Si	Allegato 03_Parere Settore autorizzazioni Rifiuti
04	Si	Allegato 04_Parere Settore Logistica Cave
05	Si	Allegato 05_Parere Settore Genio Civile Valdarno Inferiore
06	Si	Allegato 06_Parere Settore Paesaggio
07	Si	Allegato 07_Parere Settore VAS-VINCA
08	Si	Allegato 08_Parere ARPAT
09	Si	Allegato 09_Parere Settore Genio Civile Toscana Nord

<i>Denominazione</i>	<i>Pubblicazione</i>	<i>Riferimento</i>
10	Si	Allegato 10_Parere Settore Tutela Natura Mare
11	Si	Allegato 11_Parere Comune di Lucca
12	Si	parere del Consorzio di Bonifica
13	Si	Parere del Comune di Capannori
14	Si	Parere della Provincia di Lucca

STRUTTURE INTERESSATE

<i>Denominazione</i>
DIREZIONE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Allegati n. 14

- 01 *Allegato 01_Parere Settore Sismica*
afb0ef0f38c595a431212ae8691cef68580be12d53c9932dbd87bf064e59dd3e
- 02 *Allegato 02_Parere Settore AUA*
8812ab45aa2d51870df7b25e195fc2c30870848d1a85bdc5da15ab664a015251
- 03 *Allegato 03_Parere Settore autorizzazioni Rifiuti*
87af517f03d7743e010c238e742283e80b2547c52603bd5fd1122db2df7b677b
- 04 *Allegato 04_Parere Settore Logistica Cave*
bf53759425f3083346b7da326e16d58d5bf4dbf5b2f4458a898c08f741f1decc
- 05 *Allegato 05_Parere Settore Genio Civile Valdarno Inferiore*
1d5eabb3da907870b7c714eb5e992d549f735ead7fbac68d5af9d8b52238964
- 06 *Allegato 06_Parere Settore Paesaggio*
4512ca1a9e2a6479e80bcd71c9948d0f0a44315f9403ea6444f522be4af8ee12
- 07 *Allegato 07_Parere Settore VAS-VINCA*
ff6c8efbfd52da938139676fed2ddd44ef6cdcd31051de2516b288d9cb46ca76
- 08 *Allegato 08_Parere ARPAT*
e0b8efcecd1660fcc8551fd2ae933dd6ef1182fc56fed8eea0fd49b8d8e5cc26
- 09 *Allegato 09_Parere Settore Genio Civile Toscana Nord*
e670590a3577bb76faaf41df56a11fd2627fd626f0f3220a038f98dc14092a0d
- 10 *Allegato 10_Parere Settore Tutela Natura Mare*
5ef0737592d1165543acca1b888826c6280319672304894599095796a120316
- 11 *Allegato 11_Parere Comune di Lucca*
3d2d675d4bfb77dd7b11a26bf076b6032b108b53416f90148cc93189e93b41f
- 12 *parere del Consorzio di Bonifica*
cbcd7cece93252bfff7ec717cbfe2099b43aaf5799eb0b3b961084fa1b9a1800
- 13 *Parere del Comune di Capannori*
645deaff9925c6a8aadd433494f9bcd413a925bf34204698795afda40935149b
- 14 *Parere della Provincia di Lucca*
1cd3cf597c5afd132fb1f70007fcc7e07f7c8df886549adcebbdc80703ba81ef

LA GIUNTA REGIONALE

Premesso che:

- il Sistema Tangenziale di Lucca, che ricade nei Comuni di Lucca e Capannori in Provincia di Lucca, di estensione complessiva di circa 30 km, è volto alla redistribuzione dei flussi veicolari, oggi localizzati intorno alle mura della storica città di Lucca, nonché al miglioramento del livello di servizio sulla rete stradale afferente all'area urbana; di lunghezza pari a 11,69 Km, il 1° Stralcio funzionale è composto dall'Asse Nord-Sud, che si connette a nord con la S.S. 12 "dell'Abetone e del Brennero" in località Tacchini e a sud con la S.P. 23 "Romana" in località "Antraccoli", dall'asse Ovest-Est, per la parte che va dalla nuova intersezione di Antraccoli alla rotonda di collegamento con l'ospedale "San Luca", nonché dall'Asse Est-Ovest, che si sviluppa in direzione est verso il nuovo casello autostradale di Capannori sull'autostrada A11 Firenze-Pisa in località Frizzone;
- in data 9 dicembre 2013 ANAS ha presentato, ai sensi dell'art. 45 della legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10, istanza di VIA regionale alla Provincia di Lucca - Servizio Ambiente; a conclusione della procedura di VIA comprensiva di Valutazione di Incidenza, la Provincia di Lucca, con nota 21 ottobre 2014, n. 211563, ha espresso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, di compatibilità ambientale;
- con Delibera CIPE n. 38/2016, pubblicata sulla G.U. n° 69 del 23.3.2017, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 216, commi 1 e 27, del D.Lgs. n. 50/2016 e del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., è stato approvato il progetto preliminare del 1° Stralcio, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- con Decreto Direttoriale DVA-DEC-444 del MATTM (ora MASE) in data 19.12.2019, è stata accertata l'Ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni di cui alla citata Delibera CIPE n. 38/2016, ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;
- nell'ambito del suddetto procedimento di Verifica di Ottemperanza di competenza statale, la Regione Toscana con Delibera di Giunta Regionale n. 588 del 06/05/2019, ha espresso parere favorevole all'intervento infrastrutturale stradale in argomento, evidenziando l'esigenza di recepire i pareri dei Settori regionali e di ARPAT e l'opportunità di ottimizzare la soluzione progettuale per razionalizzare l'opera nel contesto territoriale, richiedendo una valutazione dei pareri della Provincia di Lucca e dei Comuni, onde approfondire gli aspetti nei medesimi evidenziati e la possibilità di recepire le indicazioni ivi contenute;
- l'esito della Verifica di ottemperanza di cui al Decreto Direttoriale DVA-DEC-444/2019 del MATTM sopra citato, è stato subordinato tra le altre alla condizione, dettata con il parere n. 3199/2019 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, di rispettare le prescrizioni e raccomandazioni imposte dalla Delibera di Giunta Regionale Toscana n. 588 del 2019, con i relativi allegati;
- con DPCM del 5 agosto 2021, l'Ing. Eutimio Mucilli, Dirigente ANAS, è stato nominato Commissario Straordinario ex art. 4 D.L. 32/2019 dell'intervento "Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est- 1° stralcio funzionale", caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale;
- da nota del Commissario Straordinario prot. U.0000038 del 26/08/2024, si evince che:
 - l'opera è ricompresa tra le infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale della Legge n. 443/2001 cd. "Legge Obiettivo", di cui alla Delibera CIPE n.121/2001;
 - a seguito del completamento dell'esecuzione delle indagini archeologiche, di cui alla suddetta Delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare, la Soprintendenza Archeologica,

Belle Arti e Paesaggio per le Province di Lucca e Massa Carrara ha rilasciato, con nota prot. n. 11208 del 20.9.2022, parere favorevole alla realizzazione dell'opera;

- l'intervento, già inserito nel Contratto di Programma 2016-2020 stipulato tra l'Anas e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – approvato con Delibera CIPE n. 65 del 7.8.2017 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 292 del 15.12.2017) e successivo aggiornamento approvato con Delibera CIPE n. 36 del 24.7.2019 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 20 del 25.1.2020) – è stato riconfermato nel Contratto di Programma 2021-2025 tra Anas e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, approvato dal CIPESS con Delibera n. 6 del 21.3.2024 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 160 del 10.7.2024);

Considerato che:

- l'opera è inclusa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Toscana sottoscritta in data 18 aprile 2003 e nel relativo atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010;

- il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 18 del 12/02/2014 e prorogato ai sensi dell'articolo 94 della legge regionale 31 marzo 2017, n. 15, individua l'intervento SS12 – Viabilità est di Lucca, comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est, tra gli obiettivi strategici relativi alla realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;

- a settembre 2023 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana, Commissario straordinario, Anas, RFI, Provincia di Lucca, Comune di Capannori e Comune di Lucca, volto ad ottimizzare l'integrazione tra le opere stradali del "Sistema tangenziale est di Lucca" e quelle ferroviarie programmate da RFI, nell'ambito del raddoppio della tratta Pescia-Lucca;

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, con nota prot. 9969 del 03/08/2023 inviata ad ANAS e alla Regione Toscana, ha rappresentato la favorevole valutazione alla sottoscrizione del suddetto Protocollo d'Intesa da parte di ANAS, tenuto conto che il Protocollo assume una natura meramente programmatica, non comporta un'automatica modifica del progetto approvato con delibera CIPE n. 38/2016 e qualora fosse individuata una differente soluzione progettuale la stessa risulterebbe comunque soggetta ad una nuova approvazione in sede CIPESS;

- detto Protocollo ha previsto, su espressa richiesta del Comune di Capannori, oltre ad una diversa configurazione per il collegamento con il casello A11 del Frizzone e l'eliminazione dal 1° stralcio funzionale dell'intervento relativo al cd. "Asse Est-Ovest", nel tratto compreso tra l'intersezione tra via del Marginone e la S.P. Romana e il casello A11 del Frizzone, la costituzione di un Gruppo di Lavoro Tecnico, al fine di verificare l'eventuale accoglimento delle osservazioni presentate dagli Enti locali nell'ambito del pregresso iter autorizzativo;

- nell'ambito del sopra citato Gruppo di Lavoro Tecnico, le cui attività sono state avviate in data 16 ottobre 2023 in attuazione dell'art. 3 del Protocollo e concluse in data 8 marzo 2024, presieduto dal Commissario straordinario e composto da un rappresentante di Regione Toscana, Anas, Provincia di Lucca ed i Comuni di Capannori e Lucca, in linea anche con la prescrizione formulata in materia dal menzionato Decreto Direttoriale DVA-DEC-444 del 19.12.2019, sono state valutate a livello tecnico le singole osservazioni/richieste sottoposte dagli Enti locali, analizzando la fattibilità tecnico-normativa del loro eventuale accoglimento e formulate le ipotesi ed i termini per il loro possibile recepimento o indicate le ragioni che, al contrario, non le rendono attuabili;

- il Commissario, con nota prot. n. COMM_SS12.U.0000030 del 14.06.2024, ha formalizzato il resoconto finale delle attività e degli approfondimenti condotti nell'ambito del Gruppo di Lavoro Tecnico, comunicando il proseguimento dell'iter autorizzativo dell'opera mediante l'indizione di apposita Conferenza di Servizi sul relativo progetto definitivo, previa annessione allo stesso della documentazione di cui al predetto resoconto;

- ai sensi dell'art. 4 comma 2 del D.L. 32/2019 e s.m.i., convertito con modificazioni dalla Legge n. 55/2019, l'approvazione del progetto del Sistema Tangenziale di Lucca – 1° Stralcio, è demandata al Commissario straordinario d'intesa con il Presidente della Regione territorialmente competente e sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale e alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali la norma in parola ha previsto una specifica disciplina;

Visti:

- il D.P.R. 24.07.1977 n. 616 artt. 81, 83 e 69;
- il D.P.R. 18.04.1994 n. 383 artt. 2 e 3;
- il D.Lgs. n. 42/2004 art.146 “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della Legge 06 luglio 2002 n. 137”;
- la L. 28 gennaio 2009 n. 2 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 29 novembre 2008 n. 185;
- la Legge 7 agosto 1990 n. 241 e ss.mm.ii.;
- la legge 17/08/1942 n. 1150, art. 29, il D.P.R. 06/06/2001 n. 380 artt. 7 e 28 e la LR n. 65 del 10 novembre 2014 e ss.mm.ii.;
- il R.D. 523/1904;
- la L.R. 23/07/2009 n. 40 e ss.mm.ii.;
- le LL.RR. 91/98 e 1/99 e ss.mm.ii.;
- la L.R. 12/02/2010 n. 10 e ss.mm.ii.;
- la L.R. 25/03/2015 n. 35 e ss.mm.ii.;
- la L.R. 39/00 art. 43, come sostituito dall’art. 21 della L.R. 1/2003, e il relativo regolamento approvato con DPGR n. 48 del 08.08.2003;
- la L.R. 19/03/2015 n. 30;
- il PIT – Piano di Indirizzo Territoriale – approvato con deliberazione di Consiglio Regionale del 24 luglio 2007 n. 72 e l’integrazione con valenza di Piano Paesaggistico approvata con deliberazione di Consiglio Regionale del 27 marzo 2015 n. 37;
- il PRIIM – Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 18 il 12 febbraio 2014 (BURT n.10 del 28/02/2014 Parte I) e prorogato dall’art. 94 della L.R. 15/2017;
- la Circolare Ministero LL.PP.n.2241/UL del 17/06/1995;
- il D.Lgs. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla Legge n. 55/2019;
- il D.Lgs. n. 36/2023 Codice dei contratti pubblici;

Vista la nota prot. U.0000038 del 26/08/2024, con la quale il Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali sul “Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale” (DPCM 05/08/2021) ha indetto apposita Conferenza di Servizi decisoria ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.P.R. 383/1994 e dell’art. 14 comma 2 della Legge 241/1990 e ss.mm.ii., da svolgersi in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi e dell’art. 14-bis della Legge 241/1990, sul Progetto Definitivo “ S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale”, al fine di ottenere, sul citato progetto, le intese, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente ai fini del perfezionamento dell’intesa Stato – Regione;

Dato atto che nella nota del Commissario prot. U.0000038/2024 sopra citata, viene in particolare richiesto alla Regione Toscana e ai Comuni di Lucca e Capannori, per quanto di competenza, di rimettere ovvero confermare, ove già rese, le proprie valutazioni in ordine alla localizzazione ed approvazione del progetto definitivo, nonché ad ogni altra autorizzazione, approvazione e parere,

comunque denominato di competenza delle stesse; ai Comuni di Lucca e Capannori viene chiesto in particolare di rilasciare l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del Dlgs. 42/2004;

Richiamate le note prot. 0464843 e prot. 0464841 del 28/08/2024 e la nota prot. 0473949 del 04/09/2024, con le quali il Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale ha richiesto alla Provincia di Lucca, al Comune di Lucca, al Comune di Capannori, ai Settori interni regionali, ad ARPAT l'attivazione delle istruttorie e l'invio entro il 20 settembre 2024 dei pareri di rispettiva competenza;

Considerate le seguenti richieste di integrazioni e chiarimenti trasmessi dai Settori regionali interessati, da Arpat e dal Consorzio1 Toscana Nord – Ente di Bonifica:

- nota prot. PROTGEN\2024\70232\432537 del 06/09/2024 con la quale Arpat ha richiesto le integrazioni già formulate nel contributo Arpat prot. 313502 del 19/04/2019, al fine della corretta ottemperanza delle prescrizioni ivi contenute;
- nota prot. 11721/2024 del 09/09/2024, con la quale il Consorzio1 Toscana Nord – Ente di Bonifica ha chiesto documentazione integrativa relativa alle interferenze tra il nuovo tracciato stradale e la rete dei canali irrigui di bonifica individuati dall'allegato B della Delibera della Regione Toscana n. 279 del 14/03/2022;
- nota prot. 0474527 del 04/09/2024 con la quale il Settore Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio ha chiesto un chiarimento o conferma sulla conformità urbanistica dell'OO.PP. e l'eventuale integrazione documentale relativa agli elaborati di varianti agli strumenti urbanistici comunali al fine di poter predisporre il contributo richiesto;
- nota prot. 0484399 del 10/09/2024, con la quale il Settore Genio Civile Toscana Nord ha richiesto chiarimenti in merito ai franchi idraulici minimi assunti nelle verifiche dei manufatti in progetto sia per i ponti che per i tombini riportati nell'elaborato "Relazione di compatibilità idraulica";

Considerate le seguenti richieste di integrazioni e chiarimenti trasmessi dagli Enti locali interessati:

- nota prot. 0157852/2024 del 06/09/2024, con la quale il Comune di Lucca Settore Dipartimentale 5 – Lavori Pubblici e Traffico, ha trasmesso e allegato le richieste di integrazioni del Settore 10 Urbanistica e della Commissione Comunale per il Paesaggio, e segnalato la necessità di invitare in forma diretta alla Conferenza dei servizi la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Lucca e Massa Carrara, Gesam Reti s.p.a. e Lucca Riscossioni e Servizi;
- nota prot. 0159148/2024 del 07/09/2024, con la quale il Comune di Lucca Settore Dipartimentale 5 – Lavori Pubblici e Traffico, ha trasmesso l'ulteriore richiesta di integrazioni da parte del Settore 7 Edilizia Privata ed Ambiente – U.O. Tutela Ambientale e Transizione Ecologica;
- nota prot. 0057980 del 09/09/2024, con la quale il Sindaco del Comune di Capannori ha richiesto integrazioni documentali riguardanti varie tematiche, ritenute necessarie per un completo e corretto esame del progetto;
- nota prot. 0024060/2024 del 09/09/2024, con la quale la Provincia di Lucca Area Tecnica - Settore Edilizia Scolastica, Pianificazione, Trasporti e Patrimonio ha richiesto integrazioni documentali e chiarimenti, al fine di poter esprimere il proprio parere per la Conferenza di servizi decisoria indetta dal Commissario straordinario sul progetto definitivo del Sistema Tangenziale di Lucca – 1° Stralcio;

Vista la nota prot. 59 del 12/09/2024, pervenuta alla Regione con prot. 0532757 del 09/10/2024, con la quale il Commissario Straordinario ha differito al giorno 8 novembre 2024 il termine perentorio inizialmente previsto del 9 ottobre 2024 per rendere le determinazioni per la Conferenza di servizi, in conformità a quanto previsto dall'art.2, comma 7, della Legge n. 241/1990 e s.m.i., e posticipato al giorno 22 novembre 2024 la data dell'eventuale riunione telematica, invitando la Direzione Tecnica di Anas S.p.A. a predisporre entro il 9 ottobre 2024 le integrazioni e i chiarimenti richiesti;

Richiamata la nota prot. 72 del 09/10/2024, pervenuta alla Regione con prot. 0532757 del 09/10/2024, con la quale il Commissario Straordinario ha trasmesso la documentazione integrativa prodotta da Anas e confermato i termini della Conferenza di Servizi comunicati con nota prot. 59 del 12/09/2024 sopra richiamata;

Richiamate le note prot. 0533280 del 09/10/2024 e prot. 0541366 del 15/10/2024, con le quali il Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale ha richiesto ai Settori interni regionali e ad ARPAT di inviare entro il 23 ottobre 2024 eventuale conferma del parere già trasmesso o un nuovo parere, alla luce delle integrazioni progettuali trasmesse dal Commissario, e alla Provincia di Lucca, al Comune di Lucca e al Comune di Capannori di inviare entro il 23 ottobre 2024 copia dei pareri richiesti dal Commissario, tenuto conto delle disposizioni di cui al D.P.R. 383/1994 e all'art. 9 della L.R. 65/2014;

Considerati i seguenti pareri acquisiti dai Settori regionali interessati, da Arpat e dal Consorzio 1 Toscana Nord – Ente di Bonifica, in relazione agli aspetti di competenza regionale:

- nota prot. 0467424 del 29/08/2024 (Allegato 1), con la quale il Settore Sismica ha fatto presente che il Comune di Lucca, nel cui territorio ricade l'intervento, è classificato "sismico" e quindi la progettazione delle opere dovrà avvenire nel pieno rispetto delle norme tecniche per le costruzioni, anche in zona sismica e relativi adempimenti;

- nota prot. 0487269 del 11/09/2024 (Allegato 2), con la quale il Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali ha comunicato di non poter esprimere il contributo di propria competenza, considerato che nell'attuale fase procedimentale non risultano richieste per l'ottenimento di autorizzazioni ambientali, segnalando altresì che in seguito all'individuazione dell'impresa appaltatrice e prima dell'inizio dell'attività di cantiere dovranno essere presentate dall'impresa, ove ricorrano i presupposti, tramite il Suap territorialmente competente, le richieste di autorizzazione allo scarico di cui all'art.124 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. allegando tutta la documentazione necessaria per l'istruttoria;

- nota prot. 0486542 del 11/09/2024 (Allegato 3), con la quale il Settore Autorizzazioni Rifiuti ha comunicato di non ravvisare competenze autorizzative a carico del medesimo Settore, facendo presente che qualora dalla gestione dell'attività di cantiere si producano rifiuti speciali di cui alla parte IV del D.Lgs n. 152/06, questi dovranno essere gestiti nel rispetto della citata normativa;

- nota prot. 0501068 del 19/09/2024 (Allegato 4), con la quale il Settore Logistica e Cave ha comunicato di escludere ogni interferenza con gli aspetti di propria competenza, tuttavia, qualora si rendesse necessario ricorrere all'apertura di cave di prestito, il Settore medesimo rimanda agli articoli dal 43 al 45 della l.r. 35/2015 che disciplinano l'attività di cava per la realizzazione di opere pubbliche e per il rilascio delle relative autorizzazioni;

- nota prot. 0503031 del 20/09/2024, confermata con successiva nota prot. 0556438 del 23/10/2024 (Allegato 5), con le quali il Settore Genio Civile Valdarno Inferiore ha comunicato che, per quanto di competenza in materia di autorizzazione idraulica e di rilascio delle concessioni demaniali ai sensi del R.D. 523/1904, L.R.41/2018, DPGR.42/R/2018 e del DPGR. 60/R/2016, ritiene necessario che il progetto esecutivo sia reso coerente rispetto ai contenuti della L.R. 24/07/2018 n. 41 tramite il recepimento di prescrizioni puntualmente indicate;

- nota prot. 0553962 del 22/10/2024 (Allegato 6), con la quale il Settore Tutela, Riqualficazione e Valorizzazione del Paesaggio ha comunicato di non ravvisare aspetti di incoerenza rispetto alle disposizioni del PIT/PPR, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni contenute nell'Elaborato 8B del PIT/PPR (Disciplina dei Beni Paesaggistici);

- nota prot. 0555696 del 23/10/2024 (Allegato 7), con la quale il Settore VAS e VInCA ha comunicato, in relazione ai siti della Rete Natura 2000 nonché agli altri elementi di interesse per la biodiversità regionale solo se potenzialmente funzionali alla conservazione dell'integrità dei siti Rete Natura 2000, di escludere interferenze dirette con la ZSC "Padule di Verciano – Prati alle Fontane – Padule delle Monache" (Cod. Natura 2000: IT5120020) e segnalato che la proposta di modifica avanzata dal tavolo tecnico, inerente l'eliminazione del ramo di collegamento della nuova

infrastruttura con Via del Marginone (come da progetto definitivo ANAS) a favore dell'inserimento di un collegamento a partire dalla nuova "rotatoria Ospedale", con inserimento a T su Via di Tiglio, va ad interessare maggiormente l'area a bosco umido mesoigrofilo nella zona di San Filippo, riconosciuta tra l'altro quale nucleo di connessione nella "Carta della rete ecologica" del PIT, per la quale ritiene importante che, qualora sia confermata la modifica avanzata dal tavolo tecnico di cui sopra, sia valutata l'eventuale connessione con il sito ZSC "Padule di Verciano – Prati alle Fontane – Padule delle Monache";

- nota prot. 2024\84082\437755 del 23/10/2024 (Allegato 8), con la quale ARPAT, richiamato il precedente contributo trasmesso con nota prot. 2024\70232\432537 del 06/09/2024, ha preso atto di quanto dichiarato dal Proponente in merito al recepimento delle prescrizioni impartite con Decreto Direttoriale DVA-DEC-444/2019 del MATTM, che verrà assicurato nella successiva fase di progettazione esecutiva, rimandando a tale fase le necessarie, ulteriori valutazioni ed evidenziando *che gli esiti degli approfondimenti e accertamenti richiesti potrebbero comportare la necessità di sistemi di mitigazione supplementari, rispetto a quanto fin qui ipotizzato dal proponente, con conseguenti modifiche progettuali e che in tal caso potrebbe determinarsi la necessità di «ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni»*, come stabilito dalla citata *Determina direttoriale MATTM n. 444 del 19/12/2019*;

- nota prot. 0554554 del 23/10/2024 (Allegato 9), con la quale il Settore Genio Civile Toscana Nord ha rilasciato parere positivo ai sensi del R.D. 523/1904 ed evidenziato gli adempimenti autorizzativi in capo al Settore riguardo alle interferenze del progetto con il Canale Ozzoretto e con i canali classificati irrigui;

- nota prot. 0564356 del 28/10/2024 (Allegato 10), con la quale il Settore Tutela della Natura e del Mare ha ricordato la necessità del rispetto delle prescrizioni riportate dal Settore e recepite dalla DGR n. 588/2019 e nel DM 444/2019 sopra richiamati, rimandando alla fase di attuazione le ulteriori valutazioni in merito all'ottemperanza;

- nota prot. 14549/2024 del 05/11/2024 (Allegato 12), con la quale il Consorzio 1 Toscana Nord – Ente di Bonifica ha subordinato il definitivo parere del Consorzio alla presentazione, nelle successive fasi di progettazione, anche successivamente alla chiusura della presente conferenza dei servizi, allo sviluppo di alcuni aspetti inerenti le interferenze delle infrastrutture in progetto con le opere di bonifica;

Richiamata, in riferimento ai pareri degli Enti locali interessati, la nota regionale prot. 0554070 del 22/10/2024, con la quale, sulla base dei contatti intercorsi con taluni uffici e al fine di acquisire i pareri della Provincia di Lucca, del Comune di Lucca e del Comune di Capannori, è stata rideterminata al 30 ottobre 2024 la data ultima per l'espressione dei suddetti pareri alla Regione Toscana;

Richiamata la nota del Comune di Capannori protocollo n. 0069007 del 30/10/2024 con la quale viene richiesta una ulteriore proroga per l'invio del parere comunale alla Regione al 05 novembre 2024;

Richiamata la nota regionale inviata al Comune di Capannori protocollo n. 0569815 del 30/10/2024 con la quale viene preso atto dell'impossibilità da parte del Comune ad esprimersi nei tempi richiesti, evidenziando la necessità di inviare il parere alla Regione quanto prima possibile per gli adempimenti di competenza;

Richiamata la nota della Provincia di Lucca protocollo n. 0029015 del 30/10/2024 con la quale viene comunicato che il parere della Provincia non potrà pervenire alla Regione entro il 30/10/2024;

Visti i pareri degli Enti locali inviati alla Regione ed agli atti d'ufficio, in particolare:

- parere del Comune di Lucca, trasmesso con nota prot. 0195774 del 29/10/2024 (Allegato 11), favorevole con prescrizioni;

- parere del Comune di Capannori, trasmesso con nota prot. 0070262/2024 del 05/11/2024 (Allegato 13), favorevole subordinato all'accoglimento di condizioni;
- parere della Provincia di Lucca, trasmesso con nota prot. 0029369/2024 del 05/10/2024 (Allegato 14), favorevole con prescrizioni e raccomandazioni;

Richiamato l'art. 9, comma 3, della L.R. 65/2014, ovvero che nell'ambito dei procedimenti di Intesa Stato – Regione per la localizzazione delle opere di interesse statale, la Regione assicura la partecipazione degli Enti Locali interessati ed il coinvolgimento degli stessi nel processo di formazione degli atti di propria competenza, conformandosi al parere espresso dai medesimi nei casi di esclusiva rilevanza locale;

Dato atto che il Gruppo di Lavoro Tecnico costituito nell'ambito del Protocollo di Intesa sopra richiamato, ha elaborato un documento di sintesi conclusivo dei lavori, trasmesso dal Commissario straordinario con nota prot. n. COMM_SS12.U.0000030 del 14.06.2024, nel quale risultano esaminate le questioni poste dagli Enti locali, con l'indicazione delle soluzioni recepibili dal Commissario e da Anas e dato atto che tale documento è stato inserito nella documentazione progettuale trasmessa dal Commissario straordinario per la Conferenza di Servizi in questione con nota prot. U.0000038 del 26/08/2024 sopra richiamata;

Considerato, come stabilito dall'art. 26 secondo comma della legge regionale 23 luglio 2009 n. 40, che per la partecipazione alle Conferenze di Servizi promosse da altre amministrazioni pubbliche la Regione è rappresentata dal dirigente, quando l'atto di assenso sia di competenza della struttura cui lo stesso è preposto, o quando l'atto di assenso sia stato preventivamente adottato dalla Giunta regionale;

A Voti Unanimi

DELIBERA

1. di ritenere, in coerenza con il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), la realizzazione del "Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale", ricadente nel territorio dei Comuni di Lucca e Capannori, trasmesso dal Commissario Straordinario (DPCM 05/08/2021) con le note richiamate nelle premesse, strategica per lo sviluppo sociale, economico ed industriale dell'area interessata, in quanto favorisce anche i collegamenti con l'entroterra e con la rete autostradale e di penetrazione sul territorio, che possono essere vettore di sviluppo dell'intera area interessata;
2. di esprimere per la Conferenza di Servizi decisoria in modalità asincrona ex art.14-bis della legge 7 agosto 1990 n. 241 indetta dal Commissario Straordinario, parere favorevole sul progetto definitivo dell'intervento di cui al punto 1, ai sensi del D.P.R. n. 383/94, per gli aspetti strettamente correlati alle competenze regionali, subordinato al rispetto delle prescrizioni dei pareri dei Settori regionali, di ARPAT e del Consorzio 1 Toscana Nord – Ente di Bonifica allegati alla presente delibera sotto elencati:
 - 2.1 - Settore Sismica, trasmesso con nota prot. 0467424 del 29/08/2024 (Allegato 1);
 - 2.2 - Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali, trasmesso con nota prot. 0487269 del 11/09/2024 (Allegato 2);
 - 2.3 - Settore Autorizzazioni Rifiuti, trasmesso con nota prot. 0486542 del 11/09/2024 (Allegato 3);

- 2.4 - Settore Logistica e Cave, trasmesso con nota prot. 0501068 del 19/09/2024 (Allegato 4);
- 2.5 - Settore Genio Civile Valdarno Inferiore, trasmesso con note prot. 0503031 del 20/09/2024 e prot. 0556438 del 23/10/2024 (Allegato 5);
- 2.6 - Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio, trasmesso con nota prot. 0553962 del 22/10/2024 (Allegato 6);
- 2.7 - Settore VAS e VIncA, trasmesso con nota prot. 0555696 del 23/10/2024 (Allegato 7);
- 2.8 - ARPAT, trasmesso con note prot. 2024\70232\432537 del 06/09/2024 e prot. 2024\84082\437755 del 23/10/2024 (Allegato 8);
- 2.9 - Settore Genio Civile Toscana Nord, trasmesso con nota prot. 0554554 del 23/10/2024 (Allegato 9);
- 2.10 - Settore Tutela della Natura e del Mare, trasmesso con nota prot. 0564356 del 28/10/2024 (Allegato 10);
- 2.11 - Consorzio 1 Toscana Nord – Ente di Bonifica, trasmesso con nota prot. 14549/2024 del 05/11/2024 (Allegato 12);
3. di dare atto degli esiti del Gruppo di Lavoro Tecnico costituito nell'ambito del Protocollo di Intesa fra Regione Toscana, Commissario Straordinario, Anas, RFI, Provincia di Lucca, Comune di Capannori e Comune di Lucca, approvato con DGR n. 408 del 18/04/2023 e sottoscritto a settembre 2023, in ordine agli esiti delle verifiche effettuate dal Commissario Straordinario e da ANAS in merito alle richieste degli Enti locali, il cui documento conclusivo è inserito nella documentazione progettuale inviata dal Commissario e oggetto della presente Conferenza di Servizi, e dei pareri conclusivi degli Enti locali inviati alla Regione di seguito richiamati ed agli atti d'ufficio, in particolare:
- parere del Comune di Lucca, trasmesso con nota prot. prot. 0195774 del 29/10/2024 (Allegato 11) favorevole con prescrizioni;
 - parere del Comune di Capannori, trasmesso con nota prot. 0070262/2024 del 05/11/2024 (Allegato 13), favorevole subordinato all'accoglimento di condizioni;
 - parere della Provincia di Lucca, trasmesso con nota prot. 0029369/2024 del 05/10/2024 (Allegato 14), favorevole con prescrizioni e raccomandazioni;
4. di fare salvo il rilascio di ogni altra autorizzazione, nulla osta, visto, parere o atto approvativo, previsti dalle vigenti leggi statali o regionali ed eventuali atti regolamentari o altre disposizioni che interferiscano sulla destinazione d'uso del territorio, o siano necessari nel successivo progetto esecutivo;
5. di richiedere al Commissario straordinario, ai fini del perfezionamento dell'intesa con il Presidente della Giunta Regionale per l'approvazione del progetto, ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019, una complessiva Proposta di Intesa sulla base del quadro conoscitivo dell'istruttoria definita a seguito della Conferenza di Servizi di cui al punto 2, nella quale, in particolare:
- 5.1 sia dato atto delle valutazioni relative al recepimento delle prescrizioni di cui ai pareri richiamati al punto 2;
 - 5.2 siano valutati i pareri espressi dagli Enti locali, richiamati al punto 3, verificando e approfondendo le richieste e la possibilità di recepire le indicazioni ivi contenute, esplicitando e documentando per ciascuna di esse le motivazioni circa l'accoglimento o meno, le condizioni di fattibilità e i riflessi sui tempi attuativi del procedimento, anche per quelle eventualmente esplicitate nei pareri conclusivi e ulteriori rispetto al documento conclusivo del Gruppo di Lavoro Tecnico istituito dal Protocollo di Intesa richiamato al punto 3;

5.3 sia dato atto delle verifiche con i competenti organi ministeriali in merito alle valutazioni ambientali del progetto presentato in Conferenza dei Servizi, con riferimento alle modifiche e integrazioni recepite nella Proposta di Intesa rispetto al progetto originariamente valutato con Determina direttoriale MATTM n. 444 del 19/12/2019;

5.4 sia dato atto delle verifiche con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in ordine alla eventuale necessità di nuova approvazione in sede CIPESS della soluzione progettuale presentata in Conferenza dei servizi, come indicato nella nota del MIT prot. 9969 del 03/08/2023 richiamata in premessa;

6. di dare atto che l'approvazione del progetto definitivo avverrà, in ogni caso, con successive determinazioni d'intesa tra il Commissario straordinario ed il Presidente della Giunta Regionale ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019, a seguito della conclusione della Conferenza dei Servizi richiamata al punto 2, ovvero della definizione del quadro conoscitivo istruttorio e della trasmissione della Proposta di intesa di cui al punto 5;
7. di incaricare la Direzione Mobilità, Infrastrutture e T.P.L., per tramite del Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale, ad inviare al Commissario straordinario, copia del presente atto per la data della Conferenza di Servizi decisoria in modalità asincrona ex art.14-bis della legge 7 agosto 1990 n. 241, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383;
8. di autorizzare il dirigente del Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale, quale Responsabile unico regionale, individuato ai sensi dell'articolo 26 bis comma 5 della l.r. 40/2009, qualora il Commissario straordinario convochi l'eventuale ulteriore riunione in modalità sincrona, ex legge n. 241/1990, art.14-ter, ad esprimere parere favorevole all'approvazione del progetto in argomento, per quanto di competenza della Regione Toscana, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e nei limiti di cui al presente atto;
9. di precisare che i Comuni di Lucca e Capannori sono competenti allo svolgimento dell'attività di controllo della conformità dei lavori in oggetto, ai sensi dell'art. 28 del DPR 06/06/2001 n.380.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi degli articoli 4, 5 e 5 bis della l.r. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art. 18 della l.r. 23/2007.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

Il Dirigente Responsabile
Marco Ierpi

Il Direttore
Enrico Becattini



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile
SETTORE SISMICA
Sede di LUCCA

Oggetto: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo. INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA ai sensi dell’art. 14 bis della Legge 241/1990 e del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all’art. 13 del D.L.76/2020 convertito con L.120/2020 e s.m.i. Nota Commissario Straordinario protocollo n. 38 del 26/08/2024. Richiesta di trasmissione del parere richiesto dal Commissario per la Conferenza di Servizi. Settori regionali e ARPAT.

Contributo Settore Sismica

Al SETTORE PROGRAMMAZIONE GRANDI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E VIABILITA' REGIONALE -

In riferimento a quanto in oggetto si fa presente che il Comune di *Lucca*, nel cui territorio ricade l’intervento, è classificato “sismico” e quindi la progettazione delle opere dovrà avvenire nel pieno rispetto delle norme tecniche per le costruzioni, anche in zona sismica.

Si ricorda, infine, che, per quanto riguarda gli aspetti strutturali, prima dell’inizio dei lavori dovrà essere depositato, attraverso il portale web regionale PORTOS, il progetto esecutivo degli interventi previsti, completo anche delle indagini geologiche, fatto salvo quanto disposto dall’art. 42 del Dlgs. 36/2023 (Nuovo Codice degli Appalti) in merito agli adempimenti dell’art. 93 e 94bis del DPR 380/2001.

Norme di riferimento minime ed essenziali:

- DPR 380/2001 articoli 65, 93 e 94 bis
- LR 65/2014 articoli 167 e 169
- Regolamento regionale 1/R/2022
- Regolamento regionale 5/R/2020
- Norme tecniche per le costruzioni (DM 17/1/2018 e relativa circolare esplicativa)

Per ogni eventuale ulteriore informazione o chiarimento è possibile rivolgersi al responsabile EQ sede di Massa Ing. Santo A. Polimeno (0554387328 – santoantonio.polimeno@regione.toscana.it).

(sp)

Il Dirigente Responsabile
Ing. Luca Gori



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia
SETTORE AUTORIZZAZIONI UNICHE AMBIENTALI

Prot. n.

Data

Da citare nella risposta

Allegati/

Risposta alla nota prot. 464841 del 28/08/2024

OGGETTO: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo. Conferenza dei Servizi decisoria semplificata, ai sensi dell’art. 14bis legge 241/1990, con le modificazioni di cui all’art. 13 del D.L.76/2020 convertito con L.120/2020 e s.m.i. Rif. Nota Commissario Straordinario protocollo n. 38 del 26/08/2024. CONTRIBUTO.

Risposta alla nota prot. 464481
del 28/08/2024

Alla Direzione Mobilità, Infrastruttura e TPL.
Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di
Trasporto e Viabilità Regionale

Con riferimento alla richiesta di parere, inviata dal Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale, a seguito della convocazione della conferenza dei servizi, finalizzata al perfezionamento dell'intesa Stato – Regione ex D.P.R. 383/1994, alla approvazione del progetto definitivo e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, sulle aree necessarie per l'esecuzione delle opere relative all'intervento;

L'opera prevede la predisposizione e organizzazione, da parte dell'Impresa appaltatrice, di quattro aree di cantiere (**CO01**, **CO02**, **CO06** e il cantiere base **CB**), descritte nella relazione di cantierizzazione e localizzate negli elaborati grafici di progetto e che verranno predisposti in più parti degli assi stradali, sistemi di trattamento delle AMPP. Relativamente a queste ultime si segnala che ai sensi di quanto previsto dall'art. 8 della LR 20/2006 recante “*Norme per la tutela delle acque dall'inquinamento*”, comma 2, dovrà essere valutata la necessità di prevedere idonei trattamenti della Acque meteoriche dilavanti di prima pioggia (AMPP), “...ove necessari al raggiungimento e/o al mantenimento degli obiettivi di qualità, per le autostrade e le strade extraurbane principali di nuova realizzazione e nel caso di loro adeguamenti straordinari.”

Considerato che questo Settore è la struttura regionale competente all'adozione dell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA), ai sensi del D.P.R. 13 marzo 2013, n. 59, per i seguenti titoli abilitativi:

- *Autorizzazione allo scarico delle acque reflue di cui al capo II del titolo IV della sezione II della Parte terza del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;*
- *Comunicazione o Nulla Osta di impatto acustico di cui all'articolo 8, commi 4 o comma 6, della legge 26 ottobre 1995, n. 447;*
- *Comunicazioni in materia di rifiuti di cui agli articoli 215 e 216 del d.lgs. 152/2006;*
- *Autorizzazione alle emissioni in atmosfera per gli stabilimenti di cui all'articolo 269 del d.lgs. 152/2006;*

nonché dell'autorizzazione agli scarichi per le attività cantiere ai sensi dell'art. 5bis della LR 20/2006;

Premesso quanto sopra, considerato che nell'attuale fase procedimentale non risultano richieste per l'ottenimento di autorizzazioni ambientali di nostra competenza, si ritiene di non poter esprimere il

www.regione.toscana.it
www.rete.toscana.it

davide.casini@regione.toscana.it



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia
SETTORE AUTORIZZAZIONI UNICHE AMBIENTALI

contributo di propria competenza.

Si ritiene pertanto segnalare che, in seguito all'individuazione dell'Impresa Appaltatrice e prima dell'inizio dell'attività di cantiere dovranno essere presentate dall'Impresa, ove ricorrano i presupposti, tramite il Suap territorialmente competente, le richieste di autorizzazione allo scarico di cui all'art.124 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. allegando tutta la documentazione necessaria per l'istruttoria.

Il referente per la presente è il Geom. Fabio Ottobrini – tel. 055 4385667;

e-mail: fabio.ottobrini@regione.toscana.it

Il funzionario titolare di incarico di Elevata Qualificazione è il Dott. Davide Casini – tel. 0554386277;

e-mail: davide.casini@regione.toscana.it

Distinti saluti.

/DC/FO/

IL DIRIGENTE
Dott. Sandro Garro

www.regione.toscana.it
www.rete.toscana.it

davide.casini@regione.toscana.it



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia

SETTORE Autorizzazioni Rifiuti
Via di Novoli, 26 - 50127 Firenze (FI)
PEC regionetoscana@postacert.toscana.it

Presidio Zonale Lucca Massa e Pistoia
Via Bianchini, 12 - 55100 Lucca (LU)

Allegati:

Oggetto: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo. INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA ai sensi dell’art. 14 bis della Legge 241/1990 e del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all’art. 13 del D.L. 76/2020 convertito con L. 120/2020 e s.m.i. Nota Commissario Straordinario protocollo n. 38 del 26/08/2024. Richiesta di trasmissione del parere richiesto dal Commissario per la Conferenza di Servizi. Settori regionali e ARPAT.

Comunicazioni.

**Spett.le Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di
Trasporto e Viabilità Regionale**

In relazione alla nota prot. reg. n. 0464841 del 28/08/2024, con la quale codesto Settore regionale chiede il parere/contributo istruttorio ai fini della procedura di **approvazione del progetto in oggetto, con la presente si comunica che** non si ravvisano competenze autorizzative a carico di questo Settore.

In linea generale si fa comunque presente che qualora dalla gestione dell'attività di cantiere si producano rifiuti speciali di cui alla parte IV del D.Lgs n. 152/06, questi dovranno essere gestiti nel rispetto della citata normativa, assicurando almeno quanto segue: classificazione dei rifiuti prodotti; conferimento degli stessi ad impianti di recupero e smaltimento autorizzati; rispetto delle procedure necessarie a garantire ed assicurare la loro tracciabilità (quali ad esempio compilazione dei registri di carico e scarico, Fir e Mud) previsti dall'art. 188 e ss del D.Lgs 152/06; deposito temporaneo nel luogo di produzione, in assenza di autorizzazione, alle condizioni previste dall'art. 183 comma 1 lettera bb) del D.Lgs n. 152/2006.

Distinti saluti

Il Dirigente
Dott. Sandro Garro

Per informazioni:

Titolare di incarico di Elevata Qualificazione Ferdinando Ceconi (055/4386481 - ferdinando.ceconi@regione.toscana.it)

AOGRT / AD Prot. 0486542 Data 11/09/2024 ore 13:35 Classifica P.070.040. Il documento è stato firmato da SANDRO GARRO in data 11/09/2024 ore 13:35.



**REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE**

Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto
Pubblico Locale

Settore Logistica e Cave

Il Dirigente

**Al Settore Programmazione Grandi
Infrastrutture di Trasporto e Viabilità
Regionale**

Al Dirigente Responsabile
Ing. Marco Ierpi

Al Funzionario Referente
Geol. Stefano Dapporto

OGGETTO: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo. INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA ai sensi dell’art. 14 bis della Legge 241/1990 e del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all’art. 13 del D.L.76/2020 convertito con L.120/2020 e s.m.i. Nota Commissario Straordinario protocollo n. 38 del 26/08/2024.

In risposta alla richiesta di contributo relativo al procedimento in oggetto, pervenuta con nota di cui al prot. 464841 del 28/08/2024, si segnala quanto segue.

Come dichiarato da ANAS nel capitolo 2 - DESCRIZIONE SINTETICA DELL’OPERA, presente nella Relazione di Cantierizzazione, “L’intervento in progetto riguarda la realizzazione di un Sistema Tangenziale alla città di Lucca, ossia di una viabilità a est della città comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est. Le aree interessate dall’intervento sono i Comuni Lucca e Capannori in provincia di Lucca nella Regione Toscana”.

Nel capitolo 8.2 - FABBISOGNO DI MATERIALI PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE viene esplicitato che alcune lavorazioni richiederanno un certo volume di materiale di cui ANAS si approvvigionerà da siti esterni, che vengono poi maggiormente dettagliati nel capitolo 9 - SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO:

- C_1: Cava del Castelletto (Tonarelli S.p.A.) - Borgo a Mozzano (località Socciglia);
- C_2: MA-CO Cave s.r.l. - Vendolia (frazione Valdottavo);
- C_3: Cave Pedogna s.r.l.- Pescaglia (località. Villa a Roggio)

Via di Novoli, 26 - 50127 Firenze
tel. 055.438.3860
regionetoscana@postacert.toscana.it



REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE

Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto
Pubblico Locale

Settore Logistica e Cave

Il Dirigente

Trattandosi di cave del mercato ordinario e vista l'ubicazione degli interventi previsti, si esclude ogni interferenza con gli aspetti di competenza del Settore scrivente.

Tuttavia, qualora si rendesse necessario ricorrere all'apertura di cave di prestito, si rimanda agli articoli dal 43 al 45 della l.r. 35/2015 che disciplinano l'attività di cava per la realizzazione di opere pubbliche e per il rilascio delle relative autorizzazioni; si segnala, in particolare, quanto indicato all'art.44 comma 1 della l.r. 35/2015 che prevede che "il soggetto competente alla realizzazione dell'opera pubblica presenta un piano di utilizzazione dei materiali di risulta provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera stessa, nonché dei materiali assimilabili di cui all'articolo 2 e dei materiali prelevabili dalle attività estrattive in esercizio, senza pregiudizio del consumo ordinario".

Per ulteriori chiarimenti è possibile contattare:

- Geol. Serena Lucia, funzionario referente (e-mail: serena.lucia@regione.toscana.it – tel. 055 438.4210)
- Arch. Alessandro Rafanelli, TIEQ (e-mail: alessandro.rafanelli@regione.toscana.it – tel. 055 438.4397)

Il dirigente

Ing. Fabrizio Morelli



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile
Settore Genio Civile Valdarno Inferiore

OGGETTO : S.S. 12 "dell'Abetone e Del Brennero". Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo.

INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA ai sensi dell'art. 14 bis della Legge 241/1990 e del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all'art. 13 del D.L.76/2020 convertito con L.120/2020 e s.m.i. Nota Commissario Straordinario protocollo n. 38 del 26/08/2024.

Nota Commissario Straordinario protocollo n. 72 del 09/10/2024.

Richiesta di trasmissione del parere richiesto dal Commissario per la Conferenza di Servizi. Settori regionali e ARPAT.

Inoltro parere Genio Civile Valdarno Inferiore.

Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
Settore Programmazione Grandi infrastrutture di trasporto e viabilità regionale

Riscontriamo la Vostra nota acquisita agli atti con n. prot. 0533280 del 09/10/2024 pari oggetto, sulla base dell'istruttoria eseguita sugli elaborati integrativi si rappresenta quanto segue per quanto attiene lo sviluppo del progetto nel Comune di Capannori.

Esaminato il documento "Relazione integrativa delle richieste di chiarimenti espresse dagli Enti in Conferenza di Servizi" (Ottobre 2024) lo scrivente Settore, per quanto di competenza in materia di autorizzazione idraulica e di rilascio delle concessioni demaniali ai sensi del R.D. 523/1904, L.R.41/2018, DPGR.42/R/2018 e del DPGR. 60/R/2016, ritiene necessario che il progetto esecutivo sia reso coerente rispetto ai contenuti della L.R. 24/07/2018 n. 41 e siano recepite le prescrizioni rilevate con nota n. prot. 0503031 del 20/09/2024, al fine di poter emettere gli atti autorizzativi.

Distinti saluti

Per il Dirigente
ing. Francesco Pistone
il sostituto
ing. Enzo Di Carlo

Referenti
Titolare Incarico E.Q. M. Daddi
I. Chirizzi

56121 loc. Ospedaletto -Pisa, Via Emilia 448
Tel. 055/4387416 Fax 050/772403
pec: regionetoscana@postacert.toscana.it

57125 Livorno, Via A. Nardini D.M., 31
Tel. 055/4387090 Fax 0586800089
C.F. - P.I.: 01386030488

AOOGRT / AD Prot. 0556438 Data 23/10/2024 ore 16:48 Classifica P.080.075. Il documento è stato firmato da ENZO DI CARLO in data 23/10/2024 ore 16:48.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile
Settore Genio Civile Valdarno Inferiore

OGGETTO : S.S. 12 "dell'Abetone e Del Brennero". Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo.

INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA ai sensi dell'art. 14 bis della Legge 241/1990 e del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all'art. 13 del D.L.76/2020 convertito con L.120/2020 e s.m.i. Nota Commissario Straordinario protocollo n. 38 del 26/08/2024. *Richiesta di trasmissione del parere richiesto dal Commissario per la Conferenza di Servizi. Genio Civile Valdarno Inferiore e Costa e Genio Civile Toscana Nord.*

Inoltro parere

Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
Settore Programmazione Grandi infrastrutture di trasporto e viabilità regionale

Riscontriamo la Vostra nota n. 0473949 del 04/09/2024, pari oggetto e sulla base dell'istruttoria eseguita sugli elaborati progettuali, scaricati dal link da Voi indicato, di seguito si rappresentano le valutazioni di questo Settore per quanto attiene lo sviluppo del progetto nel Comune di Capannori.

E' stato dunque rilevato che lo sviluppo della nuova viabilità di progetto prevede attraversamenti, manufatti ed interventi interferenti con i corsi d'acqua del reticolo idrografico di cui all' articolo 22, comma 2, lettera e) della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 79, al quale si applicano le disposizioni ed i divieti previsti dall'art. 3 della L.R. 24/07/2018 n. 41.

Innanzitutto si prende atto del lungo e complesso iter del 1° Lotto del Progetto Preliminare in argomento approvato dal CIPE con prescrizioni nell'agosto 2016, nonché dei contenuti del documento *Relazione di Ottemperanza* e degli atti relativi alla Procedura di verifica di ottemperanza, conclusasi positivamente presso l'allora MATTM con Decreto Direttoriale DVA-DEC-444 del 19 dicembre 2019.

Considerato dunque il tempo intercorso, si riscontra che il progetto definitivo ha recepito ed è stato sviluppato in riferimento all'impianto normativo vigente al tempo della redazione del progetto preliminare e delle istruttorie propedeutiche all'approvazione dei suddetti atti.

Premesso quanto sopra, per quanto di competenza di questo Settore in materia di autorizzazione idraulica e di rilascio delle concessioni demaniali, ai sensi del R.D. 523/1904, L.R.41/2018, DPGR.42/R/2018 e del DPGR. 60/R/2016 si ritiene necessario che il progetto



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile
Settore Genio Civile Valdarno Inferiore

esecutivo sia reso coerente rispetto ai contenuti della L.R. 24/07/2018 n. 41 tramite il recepimento delle seguenti prescrizioni:

- 1 - redazione di una specifica planimetria nella quale sia rappresentato il tracciato della viabilità di progetto, e relative opere annesse, sovrapposto allo sviluppo del reticolo sopra citato, così come rappresentato sul sito https://geoportale.lamma.rete.toscana.it/difesa_suolo/#/viewer/openlayers/
Quanto sopra in relazione al fatto che il suddetto reticolo a partire dall'anno di redazione e di approvazione del progetto preliminare è stato di volta in volta integrato e modificato con successive Deliberazioni di Consiglio Regionale.
- 2 - Al fine di acquisire la conformità del progetto rispetto alle disposizioni della L.R. 24/07/2018 n. 41 si rende dunque necessario che per ciascun tratto di reticolo interferito dal tracciato di progetto e dalle relative opere annesse venga redatto il rilievo del ciglio di sponda e l'individuazione della fascia di distanza di 10 metri dal medesimo ciglio di sponda, entro la quale si applicano le sopra citate disposizioni dell'art. 3 della Legge Regionale sopra citata. Nella medesima planimetria dovrà essere ricompresa l'ubicazione delle opere previste entro la suddetta fascia.
- 3 - redazione di estratto di mappa catastale con evidenziate tutte le aree del demanio idrico che saranno interessate dalla realizzazione delle opere in progetto, con illustrazione dello stato attuale e dello stato di progetto;
- 4 - per ciascuna opera interferente con il reticolo e/o ricompresa nella fascia sopra richiamata redazione di una relazione esplicativa del rispetto delle seguenti condizioni:
 - a) sia assicurato il miglioramento o la non alterazione del buon regime delle acque;
 - b) non interferenza con esigenze di regimazione idraulica, accessibilità e manutenzione del corso d'acqua e compatibilità con la presenza di opere idrauliche;
 - c) non interferenza con la stabilità del fondo e delle sponde;
 - d) non aggravio del rischio in altre aree derivante dalla realizzazione dell'intervento;
- 5 - per tutti gli attraversamenti dei corsi d'acqua ricompresi nel reticolo sopra citato dovrà essere dimostrato il rispetto del franco di sicurezza indicato nelle disposizioni contenute nelle NTC D.M. 17 gennaio 2018 e nella Circolare Applicativa 21/01/2019 n. 7 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- 6 - per gli stessi attraversamenti dovranno essere redatti elaborati progettuali di dettaglio (planimetria e sezioni stato attuale e di progetto, profilo longitudinale).

AOOGRT / AD Prot. 0503031 Data 20/09/2024 ore 16:24 Classifica A.02.0.020. Il documento è stato firmato da ENZO DI CARLO in data 20/09/2024 ore 16:23.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile
Settore Genio Civile Valdarno Inferiore

Pur se non ricompresa tra le valutazioni di competenza di questo Settore preme evidenziare la necessità che il progetto esecutivo venga revisionato e reso coerente con i criteri definiti dalla L.R. 24/07/2018 n. 41. anche per gli aspetti connessi al non aumento del rischio e per la gestione dello stesso.

Distinti saluti

Il Dirigente
Ing. Francesco Pistone

Il Dirigente sostituto
Ing. Enzo Di Carlo

Referenti
Titolare Incarico E.Q. M. Daddi
G.Ceravolo

AOOGRT / AD Prot. 0503031 Data 20/09/2024 ore 16:24 Classifica A.02.0.020. Il documento è stato firmato da ENZO DI CARLO in data 20/09/2024 ore 16:23.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Urbanistica e Sostenibilità

Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio

Oggetto: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo. INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA ai sensi dell’art. 14 bis della Legge 241/1990 e del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all’art. 13 del D.L.76/2020 convertito con L.120/2020 e s.m.i. Trasmissione documentazione integrativa. Nota Commissario Straordinario protocollo n. 72 del 09/10/2024 - **Contributo tecnico**

Al Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di
Trasporto e Viabilità Regionale

e p.c. alla Direzione Urbanistica e Sostenibilità

In relazione alla richiesta di contributo trasmessa da codesto Settore (Prot. n. 0533280 Data 09/10/2024), si rappresenta quanto segue.

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

Le aree interessate dall’intervento sono i Comuni di Lucca e Capannori in provincia di Lucca nella Regione Toscana. Il Sistema Tangenziale di Lucca è costituito da una nuova rete infrastrutturale stradale, di estensione complessiva di circa 30 km, costituita dall’adeguamento di viabilità esistenti e dalla realizzazione di nuovi tratti di strada a due corsie, di categoria C1, secondo il D.M. 5/11/2001”.

Disciplina del PIT/PPR

Rispetto agli elaborati del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico (PIT/PPR), approvato con DCR n. 37 del 27/03/2015, l’area oggetto di intervento risulta interessata dai seguenti beni paesaggistici, disciplinati dall’Elaborato 8B del PIT/PPR (Disciplina dei Beni Paesaggistici):

- aree tutelate ex art. 136 del D.Lgs. 42/2004 oggetto di specifico provvedimento di vincolo D.M. 17/07/1985 G.U. 190 del 1985 - *Territorio delle colline e delle ville lucchesi, sito nei comuni di Lucca, San Giuliano Terme, Massarosa, Montecatino, Altopascio e Porcari;*
- aree tutelate per legge ex art. 142 comma 1 lett. b) *Territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia, anche con riferimento ai territori elevati sui laghi.*
- aree tutelate per legge ex art. 142 comma 1 lett. g) *I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall’articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.*

In considerazione della tipologia di intervento, si richiamano in particolare:

- la prescrizione contenuta nella Sezione 4, lettera C, della Scheda di vincolo relativa all’area ex art. 136 del Codice sopra riportata (Elaborato 3B del PIT-PPR):

3.c.7. Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che [...] siano mitigati gli effetti di frattura indotti dagli interventi infrastrutturali sul paesaggio;

- la prescrizione di cui al punto 7.3 dell’Elaborato 8B del PIT-PPR (Disciplina dei Beni Paesaggistici):

b - Le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche o di interesse pubblico) sono ammesse a condizione che il tracciato dell’infrastruttura non comprometta i caratteri



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Urbanistica e Sostenibilità
Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del
paesaggio

morfologici, ecosistemici dell'area perilacuale e garantisca, attraverso la qualità progettuale e le più moderne tecnologie di realizzazione, il minor impatto visivo possibile.

- la prescrizione di cui al punto 12.3 dell'Elaborato 8B del PIT-PPR:

b - Non sono ammessi:

l - nuove previsioni edificatorie che comportino consumo di suolo all'interno delle formazioni boschive costiere che "caratterizzano figurativamente" il territorio, e in quelle planiziarie, così come riconosciuti dal Piano Paesaggistico nella "Carta dei boschi planiziarie e costiere" di cui all'Abaco regionale della Invariante "I caratteri ecosistemici dei paesaggi", ad eccezione delle infrastrutture per la mobilità non diversamente localizzabili...

Conclusioni

In considerazione della tipologia di interventi previsti, non si ravvisano aspetti di incoerenza rispetto alle disposizioni del PIT/PPR, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni contenute nell'Elaborato 8B del PIT/PPR (Disciplina dei Beni Paesaggistici). A tal proposito, si ricorda che la verifica di conformità paesaggistica spetta alla Soprintendenza, per il tramite del parere reso nell'ambito dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del Codice.

Per ogni ulteriore chiarimento o comunicazione si prega di prendere contatto con:

Arch. Cecilia Berengo - Titolare di I.E.Q. del Settore - tel. 055/4385307 e-mail: cecilia.berengo@regione.toscana.it

Arch. Manuela Casarano - Funzionario Referente - tel. 055/4382014 e-mail: manuela.casarano@regione.toscana.it

Cordiali saluti

Il Dirigente del Settore
Arch. Domenico Bartolo Scrascia

AOOGRT / AD Prot. 0553962 Data 22/10/2024 ore 16:26 Classifica T.100.II documento è stato firmato da DOMENICO BARTOLO SCRASCIA in data 22/10/2024 ore 16:26.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Urbanistica e Sostenibilità
Settore VAS e VInCA

A Settore Programmazione Grandi
Infrastrutture di Trasporto e Viabilità
Regionale

Ing. Marco Ierpi

Oggetto: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo.

INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA ai sensi dell’art. 14 bis della Legge 241/1990 e del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all’art. 13 del D.L.76/2020 convertito con L.120/2020 e s.m.i. Comunicazione

Vista la nota del Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale (prot. n. 0533280 del 09/10/2024) , si rappresenta quanto segue

L’opera in oggetto costituisce il primo stralcio funzionale dell’intervento “*Sistema tangenziale est di Lucca: SS12 Toscana – Viabilità Est di Lucca inclusi i collegamenti fra Ponte a Moriano e i caselli dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est*”. Esso presenta una lunghezza pari a 11,69 km ed è costituito da tre assi e relative intersezioni: l’asse Nord-Sud, l’intersezione di Antraccoli, l’asse Est-Ovest, e la parziale realizzazione dell’asse Ovest-Est, che inizia dall’intersezione di Antraccoli fino alla rotatoria di collegamento con l’Ospedale “San Luca”.

Nel protocollo di intesa sottoscritto nel settembre 2023 tra tutti i soggetti interessati, è stata prevista l’eliminazione dal 1° stralcio della tratta Asse Est-Ovest, a partire dall’intersezione della S.P. Romana con Via del Marginone fino al casello A11 del Frizzone. Il suddetto “Asse Est-Ovest” si sviluppa quasi interamente sulla viabilità esistente (ampliamento dell’attuale infrastruttura).

Il tracciato di progetto dell’Asse Ovest – Est, dopo aver attraversato il canale Ozerretto con un viadotto, corre parallelamente a Via del Marginone e Via dei Paladini e lungo lo stesso, nel tratto che precede la nuova “rotatoria Ospedale”, il progetto definitivo ha previsto l’inserimento di un ramo per il collegamento della nuova infrastruttura con Via del Marginone.

Il tavolo tecnico istituito in data 16 ottobre 2023 per la verifica delle osservazioni presentate dagli Enti locali nell’ambito del procedimento autorizzativo pregresso ha segnalato l’ esigenza di rivedere il collegamento con Via del Marginone, eliminando quello previsto nel progetto a favore dell’inserimento di un collegamento a partire dalla nuova “rotatoria Ospedale”, tenendo anche conto dell’intervento previsto da RFI nell’ambito del proprio progetto di eliminazione del passaggio a livello in corrispondenza di Via di Tiglio.

È stata verificata la possibilità di inserire il collegamento con via del Marginone a partire dal quarto braccio della rotatoria dell’Ospedale previsto nell’ambito del progetto del 2° stralcio del Sistema Tangenziale est di Lucca. La connessione con via del Marginone avverrebbe in prossimità di Via di Tiglio con una intersezione a T, in analogia a quanto previsto già previsto nel progetto definitivo.

La richiesta è stata considerata accoglibile, subordinatamente al rilascio dell’autorizzazione paesaggistica, considerato che la sua attuazione comporta l’occupazione di un’area con vincolo boschivo

Premesso che in merito al procedimento in oggetto si era espresso, in merito alla verifica di ottemperanza, il Settore Tutela della Natura e del Mare (nota prot. n.0175437 del 23/04/2019), si fa presente che lo scrivente Settore si esprime, ai sensi della LR 30/2015 “*Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale. Modifiche alla l.r. 24/1994, alla l.r. 65/1997, alla l.r. 24/2000 ed alla l.r. 10/2010*” e ss.mm.ii.”, in relazione ai **siti della rete natura 2000** (di cui al Capo IV del Titolo III agli artt. 87, 88, 89, 90 , 91) nonché agli altri elementi di interesse per la biodiversità regionale, di cui al Capo III del Titolo III della l.r. 30/2015 (habitat e specie di cui agli artt. 79, 80, 81, 82 e “aree di collegamento

Lucca, Via della Quarquonia, 1
Tel. 055/4386653
paola.ramacciotti@regione.toscana.it

ecologico funzionale” di cui agli artt. 5, 7 e 75, commi 1 e 2 della medesima legge regionale, così come individuate nella “Carta della rete ecologica” del PIT con valenza di Piano Paesaggistico Regionale in relazione alla Invariante II “I caratteri ecosistemici del paesaggio”), **solo se potenzialmente funzionali alla conservazione dell’integrità dei siti Rete Natura 2000.**

Dall’esame della documentazione del progetto definitivo si comunica che, per quanto concerne la verifica di cui all’art. 88 della L.R. 30/2015, il progetto in oggetto è localizzato a distanza superiore ad 1 km dalla ZSC “Padule di Verciano – Prati alle Fontane – Padule delle Monache” (Cod. Natura 2000: IT5120020) da cui è separato dall’infrastruttura autostradale e pertanto è possibile escludere interferenze dirette con il sito.

Peraltro, in merito all’ Asse Ovest – Est ed in particolare in relazione alla proposta di modifica avanzata dal tavolo tecnico, inerente l’eliminazione del ramo di collegamento della nuova infrastruttura con Via del Marginone (come da progetto definitivo ANAS) a favore dell’inserimento di un collegamento a partire dalla nuova “rotatoria Ospedale”, con inserimento a T su Via di Tiglio, si segnala che questa ipotesi va ad interessare maggiormente l’area a bosco umido mesoigrofilo nella zona di San Filippo, riconosciuta tra l’altro quale *nucleo di connessione* nella “Carta della rete ecologica” del PIT.

L’area suddetta può essere potenzialmente funzionale alla conservazione dell’integrità del sito ZSC “Padule di Verciano – Prati alle Fontane – Padule delle Monache”, per cui si ritiene importante che, in merito all’ipotesi avanzata dal tavolo tecnico, sia valutata l’eventuale connessione con il sito, visto che l’area boscata è caratterizzata dalla presenza di specie vegetazionali che costituiscono potenziali aree di rifugio e di alimentazione per molte specie di avifauna che caratterizzano il sito e considerata la vicinanza con il Canale Ozzoretto – Ozzori che costituisce un corridoio ecologico importante per molte specie faunistiche, non solo ittiche ma anche ornitiche, rappresentando un *continuum* tra le aree verdi a sud dell’autostrada (caratteristiche anche della ZSC) e le aree a bosco mesoigrofilo a nord della stessa.

IL DIRIGENTE
Settore VAS e VIncA
Dott. Enrico Vignaroli

PR/NN

**ARPAT - Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS**

Via Nicola Porpora 22 – 50144 - Firenze

N. prot. **Vedi segnatura informatica** cl. **LU.01.15.01/9.4** del 23 ottobre 2024 a mezzo: **PEC**

All'att.ne Ing. Marco Ierpi
Responsabile Settore Programmazione e Viabilità
Regione Toscana
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

Ing. Eutimio Mucilli
Commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali
sulla SS 12 "Sistema tangenziale di Lucca"
PEC: anas.SS12@postacert.stradeanas.it

e p.c. Arch. Carla Chiodini
Settore VIA
Regione Toscana
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
PEC: va@pec.mase.gov.it

Oggetto: SS 12 "dell'Abetone e Del Brennero" - Sistema tangenziale di Lucca: viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale.

Nota per la Conferenza dei Servizi decisoria semplificata ex D.P.R. 383/1994 e art. 14-bis della Legge 241/1990, come modificato all'art. 13 del D.L. 76/2020.

Riferimenti

- Richiesta della Regione Toscana prot. n. 533280 del 9/10/2024 (prot. ARPAT n. 2024/0079991);
- Nota Commissario straordinario SS 12 prot. U.0000072 del 9/10/2024 (prot. ARPAT n. 2024/79790);
- Contributo ARPAT prot. n. 70232 del 6/9/2024 (prot. n. COMM_SS12.E.0000052 del 9/9/2024);
- Determina direttoriale MATTM n. 444 del 19/12/2019, recante il Parere della Commissione tecnica VIA n. 3199 del 22/11/2019;
- D.G.R. n. 588 del 6/5/2019;
- Contributo ARPAT prot. n. 31350 del 19/4/2019 (prot. RT n. 174065 del 23/4/2019), allegato 3 alla D.G.R. 588 del 6/5/2019;
- Delibera CIPE n. 38 del 10/8/2016.

Documentazione esaminata

Relazione integrativa delle richieste di chiarimenti espresse dagli Enti in Conferenza di Servizi, settembre 2024 (messa a disposizione con Nota Commissario straordinario SS 12 prot. U.0000072 del 9/10/2024).

Valutazioni

Con il precedente contributo ARPAT datato 6/9/2024 sono state richieste al proponente le integrazioni necessarie per ottemperare completamente alle prescrizioni impartite con Delibera CIPE n. 38 del 10/8/2016, così come evidenziato nella Determina direttoriale MATTM n. 444 del 19/12/2019.

In particolare, si fa riferimento alle prescrizioni relative alle simulazioni acustiche (1.2.1.1, 1.2.10.2, 1.2.5.b, 1.2.10.5.c, 1.2.10.5.e, 1.2.5.f, 1.2.5.g, 1.2.14.2).

A tale proposito, si evidenzia che il proponente non ha fornito alcuna documentazione integrativa in merito;



nella "Relazione integrativa delle richieste di chiarimenti espresse dagli Enti in Conferenza di Servizi" viene dichiarato che *«il recepimento delle prescrizioni in argomento verrà assicurato nella successiva fase di progettazione esecutiva.»*

Si prende atto di quanto dichiarato e si rimandano a tale fase le necessarie, ulteriori valutazioni.

Si evidenzia fin da adesso, considerate le criticità riscontrate sulla componente "rumore" (in particolar modo sulla "concorsualità" di altre infrastrutture, non valutata; nonché sulla possibile presenza di recettori non esaminati nello studio di impatto acustico), che gli esiti degli approfondimenti e accertamenti richiesti potrebbero comportare la necessità di sistemi di mitigazione suppletivi, rispetto a quanto fin qui ipotizzato dal proponente, con conseguenti modifiche progettuali¹.

In tal caso potrebbe determinarsi la necessità di *«ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni»*, come stabilito dalla citata Determina direttoriale MATTM n. 444 del 19/12/2019².

Con l'occasione si ricorda inoltre il rispetto (prima dell'avvio dei lavori di cantierizzazione) delle prescrizioni **1.2.10.6** (in materia di "deroga acustica") e **1.4.1** (Piano gestione terre).

Il Responsabile del Settore VIA/VAS
Dott. *Antongiulio Barbaro* §

A00GRT / AD Prot. 0557915 Data 24/10/2024 ore 11:07 Classifica A.090.020.

1 Riferimenti normativi:

- Legge 26/10/1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", in particolare art. 8, come modificato dal D.Lgs. 42/2017;
- D.M. MATTM 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore", in particolare artt. 3 e 4;
- D.P.R. 30/3/2004, n. 142, in particolare artt. 3, 4, 6 e 8.

- 2 Determina direttoriale MATTM n. 444 del 19/12/2019, secondo periodo del DETERMINA: *«Il predetto esito [conclusione della Verifica di Ottemperanza, ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5, D.Lgs. 163/2006: n.d.r.] è altresì subordinato al rispetto delle ulteriori condizioni ambientali dettate con il sopra citato parere n. 3199/2019 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, da ottemperarsi in fase di progettazione esecutiva, di realizzazione e di esercizio dell'opera, e da verificarsi nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile, con la precisazione che, qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del sopra detto parere n. 3199/2019, si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni. Sono fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione della nuova fase progettuale.»*

§ Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993



ARPAT - Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS

Via Nicola Porpora 22 – 50144 - Firenze

N. prot. [Vedi segnatura informatica](#) cl. [LU.01.15.01/9.4](#) del 6 settembre 2024 a mezzo: [PEC](#)

All'att.ne Ing. Marco Ierpi
Responsabile Settore Programmazione e Viabilità
Regione Toscana
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

Ing. Eutimio Mucilli
Commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali
sulla SS 12 "Sistema tangenziale di Lucca"
PEC: anas.SS12@postacert.stradeanas.it

e p.c. Arch. Carla Chiodini
Settore VIA
Regione Toscana
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
PEC: va@pec.mase.gov.it

Oggetto: SS 12 "dell'Abetone e Del Brennero" - **Sistema tangenziale di Lucca:** viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - **1° stralcio funzionale.** Indizione **Conferenza dei Servizi decisoria semplificata** ex D.P.R. 383/1994 e art. 14-bis della Legge 241/1990, come modificato all'art. 13 del D.L. 76/2020. **Necessità di integrazioni.**

Riferimenti

- Richiesta della Regione Toscana prot. n. 464841 del 28/8/2024 (prot. ARPAT n. 2024/67600), con allegata la nota del Commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla SS 12 "Sistema tangenziale di Lucca" prot. U.0000038 del 26/8/2024 (prot. ARPAT n. 2024/66911);
- Determina direttoriale MATTM n. 444 del 19/12/2019, recante il Parere della Commissione tecnica VIA n. 3199 del 22/11/2019;
- D.G.R. n. 588 del 6/5/2019;
- Contributo ARPAT prot. n. 31350 del 19/4/2019 (prot. RT n. 174065 del 23/4/2019), allegato 3 alla D.G.R. 588 del 6/5/2019;
- Delibera CIPE n. 38 del 10/8/2016.

Documentazione esaminata

- Relazione generale, luglio 2024
- Relazione di ottemperanza T00IA04GENRE01A, dicembre 2018;
- Studio atmosferico – Relazione atmosferica T00IA03AMBRE01A e corrispondenti tavole grafiche (T00IA03AMBPL01A-T00IA03AMBPL80A);
- Studio Acustico – Relazione T00IA02AMBRE01A;
- Studio Acustico – Rapporto di misura dei rilievi acustici (caratterizzazione del clima acustico ante-operam e di taratura del modello) – Risultati dell'indagine fonometrica – T00IA02AMBRE02A. Schede ricettori;
- Studio Trasportistico e relativo aggiornamento T00EG00GENRE03A;
- Relazione Piano Gestione Materie;
- Relazione Piano di Monitoraggio Ambientale T00MO02MOARE01A;



- Planimetrie e tavole di progetto e punti di monitoraggio T00MO02MOAPL01A-T00MO02MOAPL03A;
- Relazione Cantierizzazione T00CA00CANRE01A.

Descrizione del progetto

Il Progetto Definitivo del 1° stralcio funzionale del Sistema tangenziale - Viabilità est di Lucca, costituisce solo una parte dell'intero Progetto Preliminare presentato da ANAS nel 2013 e prevede un riassetto della rete stradale costituito in parte da tratti nuovi, in parte dall'adeguamento di tratti esistenti ed in parte da opere connesse e complementari alla tangenziale stessa, per un'estensione di circa 12 km. Il 1° stralcio comprende, in sintesi, i seguenti macro-interventi:

1. Asse Nord-Sud: tratto nuovo di circa 5,67 km che si connette a Nord con la SS 12 e a Sud con la "Rotatoria Antraccoli Est" facente parte della nuova intersezione di Antraccoli, che prevede la realizzazione di due rotatorie contigue (chiamate Est ed Ovest);
2. Asse Est-Ovest: prevede principalmente l'adeguamento della viabilità esistente, che dalla nuova "Rotatoria Antraccoli Est" si sviluppa in direzione est verso il nuovo casello di Capannori in località Frizzone, per uno sviluppo totale di circa 4,64 km;
3. Asse Ovest-Est: tratto nuovo di circa 1,65 km che dalla nuova "Rotatoria Antraccoli Ovest" procede in direzione Sud lungo la SP "Madonnina" e si dirama in direzione Ovest (Lucca centro) fino a collegarsi con la nuova rotatoria dell'Ospedale S. Luca.

Premessa

L'opera in oggetto è stata sottoposta alla verifica di ottemperanza [ID VIP: 4538] alle prescrizioni impartite dalla Delibera CIPE n. 38 del 10/8/2016, conclusasi con Determina direttoriale MATTM n. 444 del 19/12/2019, recante il Parere della Commissione tecnica VIA n. 3199 dl 22/11/2019. Tale determina¹ definisce che alcune prescrizioni risultano ottemperate con il recepimento di quanto indicato da ARPAT², come evidenziato nella D.G.R. n. 588 del 5/8/2019³.

Nel contributo ARPAT prot. n. 31350 del 19/4/2019 - redatto con la collaborazione del Dipartimento ARPAT di Lucca, dei Settori specialistici Agenti Fisici di Area Vasta Costa e Modellistica Previsionale - è stata verificata la rispondenza all'ottemperanza delle prescrizioni, per quanto di competenza dell'Agenzia. In tale contributo è stato tuttavia evidenziato che **alcune delle prescrizioni all'epoca non risultavano completamente ottemperate, come recepito nella Determina MATTM n. 444/2019 e nella D.G.R. n. 588/2019.**

Considerato che la documentazione tecnica depositata⁴ ai fini del presente procedimento non presenta modifiche rispetto a quanto precedentemente valutato⁵, **al fine della corretta ottemperanza delle prescrizioni si richiedono le integrazioni già formulate nel contributo ARPAT prot. n. 31350 del 19/4/2019, di seguito riportate.**

Con l'occasione si ricorda inoltre il rispetto (prima dell'avvio dei lavori di cantierizzazione) delle prescrizioni **1.2.10.6** (in materia di deroga acustica) e **1.4.1** (Piano gestione terre).

IMPATTO ACUSTICO

Prescrizione 1.2.10.1 *Dovrà essere approntata una nuova simulazione numerica dell'inquinamento acustico prodotto dall'infrastruttura secondo il tracciato definitivo tenendo conto dei contributi delle altre infrastrutture e singole attività preesistenti e seguendo le indicazioni e modalità che saranno fornite da ARPAT.*

1 Reperibile sul sito internet del MASE al link: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7019/10012>.

2 Contributo ARPAT prot. n. 31350 del 19/4/2019 (prot. RT n. 174065 del 23/4/2019).

3 D.G.R. n. 588 del 6/5/2019 "Sistema Tangenziale di Lucca Viabilità Est di Lucca, comprendente collegamenti tra ponte Moriano ed i caselli dell'Autostrada A11 del Frizzone e Lucca Est 1° stralcio funzionale progetto definitivo con dichiarazione di pubblica utilità autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 D. Lgs 42/2004 parere ai sensi D.Lgs. 163/2006 e s.m.e.i.": <https://www301.regione.toscana.it/bancadati/atti/DettaglioAttiG.xml?codprat=2019DG00000000728>.

4 Nota del Commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla SS 12 "Sistema tangenziale di Lucca" prot. U.0000038 del 26/8/2024 (prot. ARPAT n. 2024/66911).

5 I documenti tecnici ed ambientali risultano in Rev. A, datati 2018.



È stata prodotta la simulazione richiesta, tuttavia non seguendo tutte le indicazioni e le modalità concordate con ARPAT nell'incontro del 15/12/2014⁶. Nei punti successivi sono dettagliati gli aspetti non conformi a quanto concordato. **Si sottolinea, inoltre, che la documentazione prodotta non risulta sottoscritta da alcun Tecnico competente in acustica, come richiesto dalla normativa nazionale e regionale di settore⁷.**

Per quanto riguarda i contributi delle altre infrastrutture presenti, è necessario premettere che il 1° stralcio prevede in gran parte (Asse Nord-Sud e Asse Ovest-Est) la realizzazione di nuovi tratti stradali: pertanto, ai sensi del D.P.R. 142/2014, i limiti acustici da rispettare sono quelli di una strada C1 secondo la Tabella 1 dell'Allegato 1 dello stesso decreto senza la necessità di considerare la presenza di altre infrastrutture concorsuali (fascia unica di 250 m con limiti 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni). Ciononostante, per alcuni ricettori lungo queste tratte sembra che le valutazioni di ANAS abbiano comunque tenuto conto della concorsualità: ciò renderebbe le stime più cautelative per i ricettori coinvolti.

La verifica di concorsualità si rende tuttavia necessaria, ai sensi del D.P.R. 142/2004 e del D.M. 29/11/2000, nel caso dell'Asse Est-Ovest che prevede principalmente l'adeguamento della viabilità esistente: quindi il rispetto dei limiti di legge deve tenere conto dei contributi di altre infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie eventualmente presenti. ANAS dichiara nella documentazione che il contributo delle infrastrutture stradali potenzialmente concorsuali è stato valutato e integrato nel modello di simulazione considerando i dati di traffico disponibili lungo la viabilità esistente e di progetto; pertanto, non è stato necessario individuare i livelli di soglia secondo il D.M. 29/11/2000 ed i limiti acustici sono stati definiti assumendo il valore limite di immissione maggiore fra i valori limite delle differenti infrastrutture (quasi ovunque 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni). Per la concorsualità con l'infrastruttura ferroviaria Lucca-Pistoia-Firenze (l'unica realmente coinvolta nei tratti di viabilità in adeguamento all'esistente) non disponendo dei volumi di traffico ferroviari e della tipologia di convogli ferroviari presenti è stato ritenuto opportuno ricorrere al "criterio di sovrapposizione geometrica", cioè considerare come limite il valore di soglia per il singolo contributo definito dall'Allegato 4 del D.M. 29/11/2000. **In linea di massima, i criteri adottati possono essere ritenuti accettabili; tuttavia, è necessario evidenziare che, nel caso di un ricettore sensibile (individuato con ID n. 683 e corrispondente all'edificio scolastico di Tassignano) non è stato considerato il criterio indicato di sovrapposizione con la fascia dell'infrastruttura ferroviaria (che comporterebbe la diminuzione di 3 dB(A) del limite). Ne consegue che il limite indicato in documentazione per tale ricettore è di 50 dB(A) invece del valore di 47 dB(A) corrispondente al criterio di concorsualità dichiarato. In questo modo, i livelli stimati in facciata all'edificio scolastico, pari a 49,6 dB(A), supererebbero il valore limite prefissato.**

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione può essere considerata parzialmente ottemperata** poiché, pur essendo stata prodotta la nuova simulazione richiesta dalla prescrizione, in primo luogo non è specificato il Tecnico competente in acustica redattore della nuova documentazione; in secondo luogo, in relazione alle modalità e ai criteri seguiti per le simulazioni, sono da evidenziare sia le criticità dettagliate nei punti successivi sia l'errata applicazione dei criteri di concorsualità per un ricettore sensibile che porta a sottostimare il limite applicabile ed a prevedere un possibile superamento di tale limite.

Prescrizione 1.2.10.2 *Alla luce del disposto del DPR n.142/2004, il progetto definitivo, sulla base di un riconosciuto ed adeguato modello di valutazione, dovrà garantire il rispetto dei valori limite di immissione previsti alla tabella 1 allegato 1 del medesimo decreto. Il rispetto del limite di immissione all'interno delle fasce di pertinenza acustica dovrà essere garantito quantificando e progettando le puntuali misure di mitigazione con particolare riferimento ai ricettori sensibili quali scuole, ospedali, case di cura e di riposo che dovranno essere appositamente evidenziati nella documentazione di valutazione acustica.*

Le nuove simulazioni prodotte fanno riferimento, mediante il ricorso al software Soundplan 8.0, al Modello standard NMPB Routes 1996, metodo di calcolo ufficiale francese riconosciuto dall'Allegato 2 del

6 Come ricordato nel contributo ARPAT prot. n. 2019/31350, in data 15/12/2014, presso gli uffici del Dipartimento ARPAT di Pisa, si è tenuto uno specifico incontro per definire gli aspetti relativi alla presente prescrizione in merito alla tematica "Rumore". In particolare, sono state definite le modalità da seguire per la redazione della nuova modellizzazione acustica nell'ambito della progettazione definitiva ai fini della verifica dei limiti di legge.

7 ENTECA: Elenco Nazionale dei Tecnici Competenti in Acustica, ai sensi del D.Lgs. 42/2017: <https://agntifisici.isprambiente.it/enteca/home.php>.



D.Lgs. 194/2005 come metodo utilizzabile per la stima dei livelli di rumore stradale. In realtà, a decorrere dal 31/12/2018, l'Allegato 2 del D.Lgs. 194/2005 è stato abrogato dall'art. 7 del D.Lgs. 42/2017 che dispone di utilizzare come metodi comuni per la determinazione del rumore quelli stabiliti dall'allegato alla Direttiva UE 2015/996 (CNOSSOS-EU). Tuttavia, considerato che il progetto in esame e le simulazioni corrispondenti sono state eseguite prima di tale data, si può ritenere accettabile l'applicazione del previgente modello di calcolo ufficiale.

È stata eseguita la modellizzazione di tre scenari distinti: 1) *ante operam*; 2) *post operam*; 3) *post mitigazione*. L'ultimo scenario fa riferimento ai livelli stimati dopo la realizzazione di tutti gli interventi di mitigazione indiretti (cioè su sorgente e via di propagazione) previsti a seguito dei superamenti evidenziati con il calcolo dello scenario *post operam*. Sono riportate delle tabelle con indicati i ricettori presso i quali è previsto il superamento dei limiti di legge sia per la fase *post operam* sia per la fase *post mitigazione*. Per questi ultimi ricettori è indicata la necessità di eseguire interventi diretti sui ricettori (infissi speciali) specificando il numero di infissi dell'edificio esposti ai livelli di rumore stradale. Tuttavia, **è necessario evidenziare che dal confronto tra le tabelle di sintesi con i superamenti e le tabelle riportanti i risultati delle simulazioni per tutti i ricettori coinvolti, si evince che numerosi ricettori oggetto di potenziale superamento dei limiti di legge non sono stati conteggiati**. In particolare, per quanto riguarda lo scenario *post operam*, non sono stati considerati ulteriori 35 ricettori con superamento rispetto a quelli riportati nello studio acustico (indicati con numero 207, 269, 442, 643, 648, 721, 1427, 1428, 1433, 1444, 1524, 1892, 1917, 2035, 2220, 2253, 2258, 2291, 2334, 2442, 2443, 2450, 2452, 2519, 2567, 2572, 2577, 2585, 2595, 2596, 2597, 2640, 2642, 2672, 2679); mentre, per quanto riguarda lo scenario *post-mitigazione*, non sono stati considerati ulteriori 41 ricettori con superamento (indicati con numero 207, 269, 442, 643, 648, 721, 1427, 1428, 1433, 1444, 1524, 1892, 1894, 1915, 1917, 1918, 1919, 2035, 2076, 2220, 2253, 2258, 2291, 2334, 2442, 2443, 2450, 2452, 2519, 2567, 2572, 2577, 2585, 2595, 2596, 2597, 2609, 2640, 2642, 2672, 2679). Gran parte di questi ricettori sono situati a ridosso della viabilità secondaria afferente ai tratti in progetto; tuttavia, ai fini delle attività risanamento, considerata l'influenza delle opere in progetto (sia sui flussi veicolari afferenti sia in termini di contributo aggiuntivo di rumorosità) è necessario valutare la necessità di interventi di competenza del proponente anche per questi ricettori.

Si evidenzia, inoltre, che la verifica dei superamenti dei limiti di legge non tiene conto dell'inevitabile grado di incertezza associato alle stime dei livelli di rumore ai ricettori. La valutazione dell'incertezza sarebbe dovuta derivare dalle analisi associate alla taratura del modello applicato che, come dettagliato nelle osservazioni relative alla seguente Prescrizione 1.2.10.5.f, non è stata eseguita secondo le indicazioni richieste da ARPAT.

Per quanto riguarda i ricettori sensibili, sono stati identificati tutti gli edifici scolastici entro la fascia di 500 m dalla nuova infrastruttura ed è riportata una tabella in cui è specificato che per tutti quelli identificati è sempre previsto il rispetto del limite di legge di 50 dB(A) nel periodo diurno. In realtà, **oltre al probabile superamento di cui al punto precedente relativo al ricettore scolastico n. 683, deve essere evidenziato che le simulazioni non considerano l'Ospedale di San Luca posto al limite della fascia di 500 m dall'ultima rotatoria prevista per l'Asse Ovest-Est di raccordo con la nuova viabilità comunale**. È molto probabile che per questo ricettore sensibile sia più problematico l'incremento di traffico che sarà generato lungo l'attuale viabilità comunale dalla realizzazione dell'opera in oggetto, piuttosto che il contributo di rumore proveniente dalla rotatoria da realizzare: tuttavia non è stato eseguito alcun tipo di valutazione in merito.

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame può essere considerata parzialmente ottemperata** poiché, oltre a non essere stata considerata l'incertezza associata alle stime, per molti ricettori (sopra elencati) presso i quali è stato valutato un possibile superamento dei limiti di legge non è stato indicato il corrispondente intervento di mitigazione acustica, compreso il ricettore sensibile n. 683; inoltre, non è stato valutato il possibile impatto sull'Ospedale di San Luca dell'incremento di traffico legato al raccordo tra l'opera in progetto e la viabilità comunale che scorre accanto all'edificio ospedaliero.

Prescrizione 1.2.10.4 a, b *Per la fase di cantiere il proponente nel progetto definitivo perché sia conseguita una riduzione delle emissioni acustiche:*

- a. *dovrà verificare il rispetto del limite di emissione (art. 2 del DPCM del 14/11/1997) in prossimità dei ricettori più vicini alle aree di cantiere;*
- b. *dovrà esaminare la possibilità di contemporaneità e contiguità tra i diversi cantieri mobili che*



avanzano lungo i tracciati dell'opera proposta. In particolare, considerata la prossimità di ampi tratti di infrastrutture ad un gran numero di ricettori, devono essere riportate stime dei livelli di rumore attesi, della durata e della contiguità delle emissioni maggiormente rumorose e delle possibili azioni che possono essere attuate per mitigare l'impatto ai residenti. Anche in questo caso la verifica dei limiti normativi deve comprendere il limite di emissione;

La fase di realizzazione dell'opera (cantieri) è stata differenziata in due scenari operativi: uno relativo alle aree di cantiere fisso (attività interne e aree di deposito) unitamente ai flussi di traffico di cantiere connessi al trasporto dei materiali, e un secondo relativo ai cantieri mobili lungo i diversi fronti di avanzamento dei lavori per la realizzazione della sede stradale. Entrambe le tipologie di cantiere saranno operative esclusivamente per 8 ore nel periodo diurno.

Punto a: i limiti di emissione del PCCA (corrispondenti a quelli stabiliti dall'art. 2 del D.P.C.M. 14/11/1997) **sono stati considerati soltanto nel caso dei cantieri fissi**. Per quanto riguarda i **cantieri mobili**, è stato considerato il limite di 70 dB(A), come valore massimo da valutare in facciata agli edifici che, secondo ANAS, corrisponde al limite fissato dai regolamenti comunali per le attività di cantiere. Si evidenzia che il limite di 70 dB(A), riportato nel Regolamento regionale (D.P.G.R. n.2/R/2014)⁸ ed in quelli comunali, non è un limite specifico per i cantieri, ma è un valore limite già in deroga ai limiti di PCCA che deve essere richiesto appositamente al Comune nel caso di deroghe di tipo semplificato (cioè cantieri che non superano i seguenti vincoli: fascia oraria 8÷19; massimo 20 gg lavorativi; solo giorni feriali escluso il sabato) qualora si valuti il possibile non rispetto dei limiti del PCCA e del limite differenziale. **Pertanto, anche per le valutazioni dei cantieri mobili è necessario considerare sia il limite di emissione che quello differenziale**; soltanto nei casi in cui sia previsto il superamento di uno di tali limiti potrebbe essere considerato il limite di 70 dB(A), tenendo conto tuttavia che sarà necessario richiedere l'apposita deroga semplificata o non semplificata al Comune di competenza (a seconda del rispetto o meno delle altre condizioni prima riportate).

Punto b: non è stata considerata la contemporaneità o contiguità tra i diversi cantieri, e quindi la possibilità di sovrapposizione dei diversi contributi, poiché secondo ANAS la distinzione tra cantieri fissi e cantieri mobili porta a valutazioni più cautelative per i ricettori dato sia il differente limite normativo considerato (PCCA per i fissi e 70 dB(A) per i mobili), più restrittivo nel caso dei cantieri fissi; sia perché così si prevedono, in modo indipendente, sistemi di mitigazione per entrambe le condizioni operative in funzione del differente limite di riferimento. In realtà, soprattutto alla luce di quanto riportato al Punto a, tale considerazione appare poco comprensibile poiché si possono creare situazioni in cui il rispetto dei limiti per le due tipologie di cantiere separatamente presso uno stesso ricettore non comporta necessariamente il rispetto del limite per i due contributi sommati insieme. Inoltre, tale approccio potrebbe portare a prevedere più interventi di mitigazione, e quindi oneri aggiuntivi, anche per situazioni in cui basterebbe un solo intervento.

In merito alla verifica degli altri limiti di legge, deve essere evidenziato che, in base ai dati riportati in Allegato 4 allo "Studio Acustico – Relazione", **presso numerosi ricettori è previsto un notevole superamento del limite di immissione differenziale durante le fasi di cantiere, anche se il limite di emissione risulta rispettato**. Tale aspetto, che non è evidenziato nel testo dello "Studio Acustico – Relazione", già di per sé rende necessaria la richiesta di deroga ai limiti di legge ai Comuni competenti per territorio secondo le modalità previste dai corrispondenti regolamenti. Sulla base di specifiche valutazioni puntuali deve essere verificato se si tratta di deroga di tipo semplificato o non semplificato secondo i disposti del D.P.G.R. n. 2/R/2014 o dei regolamenti comunali.

Per quanto riguarda l'indicazione delle possibili azioni che possono essere attuate per mitigare l'impatto delle attività di cantiere ai residenti, lo "Studio Acustico – Relazione" riporta, sia per i cantieri fissi che per quelli mobili, l'installazione di barriere antirumore di tipo mobile, con pannelli 'di medie prestazioni' lungo le aree di lavoro.

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame può essere considerata non ottemperata per i punti a e b**.

8 "Regolamento regionale di attuazione ai sensi dell'art. 2, comma 1, della LR 89/98 - Norme in materia di inquinamento acustico" (D.P.G.R. n. 2/R del 08.01.2014): <https://raccoltanormativa.consiglio.regione.toscana.it/articolo?urndoc=urn:nir:regione.toscana:regolamento.giunta:2014-01-08:2/R>.



Prescrizione 1.2.10.5.b *Per la fase di esercizio il proponente nel progetto definitivo perché sia conseguita una riduzione delle emissioni acustiche dovrà inserire tra i ricettori residenziali individuati anche il nuovo complesso residenziale situato lungo Via del Fanuccio a poche decine di metri a nord dall'Asse Nord-Sud stimando i livelli di rumore attesi in facciata ed eseguendo la verifica del rispetto dei corrispondenti limiti normativi.*

Il ricettore in oggetto è stato considerato soltanto nelle stime relative all'impatto delle operazioni di cantiere. **Nella "Studio Acustico – Relazione" non risulta alcuna valutazione per questo ricettore relativamente alla fase di esercizio dell'infrastruttura in progetto.**

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame può essere considerata non ottemperata.**

Prescrizione 1.2.10.5.c *Devono essere considerati tutti i ricettori come previsti dall'art. 1, comma 1, lettera L, del DPR n. 142/2004. Pertanto, le stime dei livelli di rumore previsti e la verifica dei limiti di legge deve essere eseguita, oltre che in facciata degli edifici residenziali e sensibili, anche in prossimità di tali ricettori, come richiesto dall'art. 6, comma 1, dello stesso DPR. Vista la complessità dell'intervento e dell'area interessata, l'analisi dei ricettori diversi dagli edifici residenziali deve essere effettuata almeno nelle aree in cui, a seguito dei risultati ottenuti con le mappe acustiche, si evidenzino livelli di rumore prossimi ai limiti normativi.*

Per il censimento dei ricettori presenti nell'area di studio, sono stati individuati tutti gli edifici situati nelle fasce di pertinenza acustica (250 m per lato dal confine stradale) ampliata a 500 m per lato per i soli ricettori sensibili. I ricettori individuati, tutti descritti da apposite schede, sono stati classificati in residenziali, sensibili, direzionali, produttivi, terziario e misto ai quali si aggiungono gli annessi non residenziali, ossia le strutture secondarie connesse alle unità residenziali e all'interno delle proprietà ma non costituenti ambienti abitativi. I livelli di rumore previsti sono stati calcolati in facciata ad ogni ricettore anche in corrispondenza dei diversi piani dell'edificio. **Tuttavia, non sono stati considerati, come richiesto dalla prescrizione, anche gli altri ricettori compresi nella definizione dell'art. 1, comma 1, lettera I, del D.P.R. 142/2004, cioè le «aree esterne destinate ad attività ricreative ed allo svolgimento della vita sociale della collettività; aree territoriali edificabili già individuate dai piani regolatori generali e loro varianti generali, vigenti al momento della presentazione del progetto...».** In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame può essere considerata parzialmente ottemperata.**

Prescrizione 1.2.10.5.e *Per ogni ricettore sensibile individuato, dovrà essere fornita una precisa elencazione e georeferenziazione con l'indicazione della tipologia (tipo di scuola, casa di cura, casa di riposo, struttura sanitaria con degenza) al fine di determinare in modo completo e corretto i limiti normativi (solo diurni o anche notturni).*

Per ogni ricettore sensibile individuato è stata predisposta una scheda di censimento, indicando la tipologia, la georeferenziazione e il numero di piani. **Tuttavia, non è stato considerato l'Ospedale di San Luca a Lucca e sono stati riportati limiti non congrui per il ricettore scolastico n. 683.**

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame può essere considerata parzialmente ottemperata.**

Prescrizione 1.2.10.5. f *La taratura del modello di simulazione dovrà essere eseguita con un numero di misure congruo con l'ampiezza e la varietà dei tratti stradali in progetto. Per un'adeguata procedura di taratura del modello si raccomanda di seguire le indicazioni riportate nell'Appendice E della norma UNI 111431:2005. Inoltre, le misure dovranno: i) essere accompagnate da contestuali misure di traffico veicolare; ii) avere tempi di misura adeguatamente lunghi (in rapporto alla variabilità dei flussi veicolari e delle condizioni di propagazione) e le postazioni devono essere scelte in modo da limitare l'influenza di particolari sorgenti o situazioni contingenti e locali.*

Per la taratura del modello non sono state seguite, come richiesto, le indicazioni dell'Appendice E della norma UNI 111431:2005. La validazione del modello è stata condotta mediante semplice confronto tra i livelli acustici simulati ed i livelli acustici rilevati, per 9 siti di misura, in due diverse postazioni: una in prossimità del ricettore (misura continua di 24 ore) e una in prossimità del ciglio stradale (due misure brevi



di 1 ora ciascuna). Per quanto riguarda le due misure presso il ciglio stradale è stato eseguito, per ogni sito, un solo confronto considerando la media energetica dei livelli di rumore risultanti dalle due misure, ma nella simulazione non è stato indicato quale flusso veicolare è stato considerato per ottenere i livelli teorici (la media algebrica dei due rilevamenti? Quella logaritmica?). Anche dai dati riportati nelle schede di misura non è possibile risalire al metodo utilizzato.

Sulla base del confronto sopra descritto, si rileva che la modellazione acustica restituisce valori prossimi o superiori a quelli rilevati strumentalmente (per tutte le 9 postazioni nel caso delle misure sul ciglio stradale, e in 5 casi su 7 nel caso delle misure prossime ai ricettori).

Per quanto riguarda le misure utilizzate per la taratura, in base a quanto concordato con ARPAT nella riunione del 15/12/2014, sono stati individuati 9 siti di misura ritenuti rappresentativi (scelti da ANAS, ma non comunicati preventivamente ad ARPAT) e, per ogni sito, sono state effettuate indagini fonometriche in due postazioni distinte: una prossima alla sorgente (con due misure di breve durata da 1 ora nell'arco della giornata) e l'altra più distante, a circa 100 m dall'infrastruttura, in prossimità di un ricettore (con una misura in continua di 24 ore). Contestualmente alle misure fonometriche brevi è stato effettuato il conteggio del traffico distinguendo i veicoli transitanti per categoria.

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame può essere considerata parzialmente ottemperata** in quanto si ritiene che la procedura di validazione seguita non possa essere considerata adeguata ad indicare il grado di attendibilità del modello applicato al caso in esame e fornire una stima dell'incertezza dei risultati ottenuti con le simulazioni necessaria per eseguire il confronto con i limiti di legge in modo adeguatamente cautelativo.

Prescrizione 1.2.10.5.g *I dati di input al modello di simulazione dovranno essere reimpostati sulla base delle seguenti indicazioni: i) i flussi di traffico ante e post-operam devono prevedere percentuali di mezzi pesanti più congrui alle indicazioni riportate nello studio trasportistico (con valori medi di almeno il 9-10 %); ii) devono essere riportati chiaramente i dati di velocità relativi alle varie categorie di veicoli e ai diversi tratti stradali inseriti nel modello di simulazione. Al fine di ottenere risultati più cautelativi, le simulazioni devono essere eseguite individuando il valore maggiore tra la velocità limite del tratto di infrastruttura e quella di transito prevista con lo studio trasportistico.*

Nonostante quanto dichiarato nello "Studio Acustico – Relazione", **deve essere rilevato che, anche per le simulazioni qui esaminate**, come nel caso di quelle eseguite in occasione della procedura di VIA, **sono stati utilizzati flussi veicolari la cui composizione si discosta in modo significativo rispetto a quanto riportato nello studio trasportistico.** Le simulazioni fanno riferimento a flussi, per i vari tratti di infrastruttura considerati, con percentuali di mezzi pesanti nel diurno mai superiori al 5% (spesso intorno al 3%) mentre lo studio trasportistico fornisce flussi diurni con percentuali variabili intorno al 10% (in alcuni casi anche superiori) sia per lo scenario attuale che per quello futuro. Una sottostima del flusso di veicoli pesanti di questa entità può portare a sottostimare i livelli di rumore ai ricettori anche di 2 dB(A).

Per quanto riguarda i dati di velocità, il traffico lungo ogni arco stradale è stato suddiviso per tipologia di veicolo, leggero e pesante. Per lo stato di esercizio sono state adottate le seguenti velocità: tratti di nuova realizzazione, 90 km/h per i veicoli leggeri e 70 km/h per i veicoli pesanti; tratti in adeguamento, 60 km/h per i veicoli leggeri e pesanti; rotatorie 30 km/h per i veicoli leggeri e pesanti. Tali valori dovrebbero corrispondere ai limiti massimi di velocità da assegnare ai tratti in progetto.

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame può essere considerata parzialmente ottemperata.**

Prescrizione 1.2.10.7 *Per ciò che attiene il clima acustico, quando non diversamente disposto dall'eventuale autorizzazione in deroga comunale, per le diverse tipologie di cantiere, oltre al limite di immissione assoluto, è necessario verificare anche il rispetto del limite di emissione e del limite di immissione differenziale presso i ricettori coinvolti. Inoltre, trattando con i limiti di immissione (sia assoluti che differenziali) è necessario tenere in considerazione anche i livelli di rumore residuo tipicamente presenti nelle aree di influenza della rumorosità prodotta dalle diverse operazioni di cantiere. Infine, valutare se esistano o meno le condizioni per poter ricorrere all'esercizio della deroga ai limiti di legge, considerati i vincoli e i criteri fissati dai regolamenti corrispondenti.*

Nelle valutazioni dell'impatto acustico in fase di cantiere, oltre a non essere stata considerata la contemporaneità e contiguità tra i diversi cantieri, e quindi la possibilità di sovrapposizione dei diversi



contributi, **per quanto riguarda i cantieri mobili, non è stato considerato il limite di emissione del PCCA mentre, per tutte le tipologie di cantiere, non è stato considerato neppure il limite differenziale.**

Per valutare in modo esaustivo se esistano o meno le condizioni per poter ricorrere all'esercizio della deroga ai limiti di legge è necessario valutare il rispetto di entrambi questi limiti ed individuare in modo puntuale le fasi più rumorose e le condizioni operative per le quali questi limiti non possono essere rispettati e i ricettori interessati.

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame non può essere considerata ottemperata.**

Prescrizione 1.2.14.2 *Gli interventi di mitigazione acustica necessari per l'opera in progetto devono essere rimodulati sulla base dei risultati ottenuti con le simulazioni eseguite considerando le indicazioni riportate nei punti precedenti. Per ogni intervento deve essere eseguita la valutazione di efficacia.*

Gli interventi di mitigazione acustica proposti sono stati rimodulati come prescritto. Deve essere ribadito, però, che 35 dei ricettori presso i quali è previsto un superamento non sono stati considerati nell'elenco dei ricettori da risanare così come il ricettore scolastico n. 683 risulta superare il valore soglia determinato ai sensi del D.M. 29/11/2000; pertanto anche presso tali ricettori deve essere valutata la necessità di interventi di mitigazione di competenza del proponente.

La valutazione di efficacia degli interventi è riportata in termini di differenze di livelli attesi ai ricettori tra le condizioni pre- e post-mitigazione.

In considerazione di quanto sopra riportato, **la prescrizione in esame può essere considerata parzialmente ottemperata** vista la necessità di definire ulteriori interventi di mitigazione.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Prescrizione 1.3.1.a *Dovrà essere redatto un Piano di Monitoraggio Ambientale che definisca: punti di verifica, parametri oggetto di verifica, durata e frequenza del monitoraggio, individuazione ed attuazione degli eventuali interventi di mitigazione al verificarsi del superamento dei parametri individuati. Le postazioni di misura dovranno essere concordate con Dipartimento ARPAT di Lucca prima della definizione del PMA definitivo [...]*

Il progetto definitivo è stato integrato con il Piano di Monitoraggio Ambientale per tutte le matrici ambientali redatto tenendo conto delle "Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi" di cui al D.Lgs. 163/2006 (rev. 2 del 23/7/2007).

Si fa presente che dette linee guida sono state aggiornate nel 2014 da ISPRA che ha redatto le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)". Secondo tali linee guida⁹ il PMA deve contenere "le eventuali azioni da intraprendere (comunicazione alle autorità competenti, verifica e controllo efficacia azioni correttive, indagini integrative sulle dinamiche territoriali e ambientali in atto, aggiornamento del programma lavori, aggiornamento del PMA) in relazione all'insorgenza di condizioni anomale o critiche inattese rispetto ai valori di riferimento assunti". Si ritiene che, anche nel PMA presentato da ANAS **debbano essere indicate le azioni correttive da intraprendere in caso di superamenti** (si veda pag. 16 delle linee guida).

Si evidenzia inoltre che sarebbe opportuna la definizione di valori soglia specifici per l'area in esame, da definirsi in base ai risultati del monitoraggio AO, per un adeguato confronto dei risultati CO e PO. Si ritiene, in analogia con altre opere consimili, che i **valori soglia siano definiti (almeno per il parametro PTS in aria ambiente, per il quale non esiste limite normativo, ed acque superficiali) dal proponente in accordo con ARPAT successivamente alla conclusione del monitoraggio AO.** Indipendentemente dalla tempistica di produzione dei Report, si chiede che le anomalie riscontrate siano tempestivamente segnalate agli Enti di controllo, contestualmente all'attivazione delle attività previste per la loro risoluzione. Relativamente alla componente atmosfera si evidenzia che **il monitoraggio CO (PM10, PM2.5, PTS),** essendo finalizzato a tenere sotto controllo gli impatti nella fase di cantiere ed a consentire un tempestivo

⁹ Reperibili sul sito internet nel Ministero dell'Ambiente: <https://va.minambiente.it/it-IT/DatiEStrumenti/MetadatoRisorsaCondivisione/1da3d616-c0a3-4e65-8e48-f67bc355957a>.



intervento di mitigazione degli impatti delle lavorazioni qualora le concentrazioni misurate risultassero superiori agli specifici valori soglia, si ritiene opportuno che sia **effettuato con sistemi di misura fissi presso i recettori di volta in volta prospicienti ai tratti di oggetto delle lavorazioni, mediante strumentazione automatica che consenta di ottenere il risultato entro il giorno successivo del prelievo** (ad esempio: bilancia a raggi beta)¹⁰; in tal caso siti di misura, selezionati opportunamente, potranno variare in relazione all'avanzamento delle lavorazioni. **In ogni caso si raccomanda il monitoraggio con tali modalità presso i cantieri operativi CO 1 e CO 2** (punti di campionamento ATM_02 e ATM_05, rispettivamente) stante la prossimità di alcuni recettori.

Si evidenzia inoltre che il proponente non ha provveduto a concordare con questa Agenzia le postazioni di misura del monitoraggio; ciononostante, valutando la documentazione specifica presentata dal proponente, si ritiene che le postazioni, le modalità e i parametri specificati nel PMA proposto siano condivisibili; si prende inoltre atto che le indicazioni formulate da ARPAT nella precedente fase istruttoria sono state recepite dal proponente nel Piano di Monitoraggio Ambientale proposto, **pertanto si può ritenere ottemperata la prescrizione con le specifiche sopra riportate.**

Il Responsabile del Settore VIA/VAS
Dott. *Antongiulio Barbaro* §

AOOGRT / AD Prot. 0479543 Data 06/09/2024 ore 16:24 Classifica O.050.040.020.

10 La strumentazione da impiegare deve essere dotata della certificazione di equivalenza per il campionamento e la misurazione del PM10 al metodo di riferimento specificato nell'Allegato VI, sezione A, punto 4 del D.Lgs. 155/2010 e smi (UNI EN 12341:2014 e s.m.i.), e della certificazione di conformità ai requisiti ed alle caratteristiche di prestazione per un sistema di misura automatico per la misurazione della concentrazione di PM10 della norma UNI CEN/TS16450:2017. Si ricorda che la certificazione di equivalenza deve essere rilasciata da un laboratorio accreditato secondo le procedure stabilite dalla norma EN ISO/IEC 17025 ed in conformità ai principi, alle metodologie ed alle procedure di prova stabiliti dalla norma UNI EN 12341:2014 e s.m.i. e dalle "Linee guida per la dimostrazione di equivalenza dei metodi di monitoraggio dell'aria ambiente" pubblicate dalla Commissione Europea.

§ Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione
Difesa del Suolo e Protezione Civile
Settore Genio Civile Toscana Nord

Prot. n. AOO-GRT/
da citare nella risposta

Data

Allegati

Risposta al foglio del

numero

OGGETTO: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo.

INDIZIONE CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA AI SENSI DELL’ART 14-BIS LEGGE 241/1990 E DEL D.P.R. 383/1994 – CON LE MODIFICAZIONI DI CUI ALL’ART. 13 DEL D.L. 76/2020 CONVERTITO CON MODIFICAZIONI NELLA L. 120/2020 E S.M.I. Parere

Rif. 4761

ANAS
anas@postacert.stradeanas.it

p.c. Genio Civile Valdarno Inferiore

In riferimento alla convocazione della conferenza dei servizi riguardante l'intervento in oggetto, pervenuta con prot. 461022 del 26/08/2024 e alle integrazioni pervenute con prot. 532758 del 09/10/2024, si rilascia parere positivo ai sensi del R.D. 523/1904.

Per quanto riguarda gli aspetti autorizzativi si fa presente che per le interferenze con i canali classificati irrigui l'autorizzazione/concessione del Consorzio toscana Nord ai sensi del R.D.368/1904 è subordinata al parere preventivo dell'ufficio scrivente ai sensi dell'art.31bis c.1 della L.R. 79/2012.

Per gli stessi attraversamenti sui canali irrigui quest'ufficio è competente al rilascio della concessione idraulica per occupazione di area demaniale ai sensi del DPGR 60/R/2016.

Si ricorda pertanto che, per le interferenze con il Canale Ozzoretto e i canali irrigui, censiti nel reticolo idrografico di cui alla L.R. 79/2012, dovrà essere presentata richiesta di concessione idraulica ai sensi della L.R. 41/2018 e della L.R. 80/2015 secondo le modalità previste dal DPGR 60/R/2016.

AOOGRT/PD Prot. 0554554 Data 23/10/2024 ore 08:43 Classifica P.080.010 Il documento è stato firmato da ENZO DI CARLO e la firma è stata verificata con esito positivo al momento dell'invio. Questo documento è copia dell'originale informatico predisposto e conservato presso l'Amministrazione scrivente (d.lgs. 82/2005).



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione
Difesa del Suolo e Protezione Civile
Settore Genio Civile Toscana Nord

Il Funzionario Referente è l'Ing. Francesco Scatena; l'istruttore della pratica è l'ing. Simona Cuzzola, a disposizione per eventuali chiarimenti presso gli uffici di Via Quarquonia n. 2 – 55100 LUCCA. Telefono 055 438 7339 - email simona.cuzzola@regione.toscana.it.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
(Ing. Enzo DI CARLO)

FS/sc

AOOGR/FPD Prot. 0554554 Data 23/10/2024 ore 08:43 Classifica P.080.010. Il documento è stato firmato da ENZO DI CARLO e la firma è stata verificata con esito positivo al momento dell'invio. Questo documento è copia dell'originale informatico predisposto e conservato presso l'Amministrazione scrivente (d.lgs. 82/2005).



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Urbanistica e sostenibilità
Settore "Tutela della natura e del mare"

**Al Settore Programmazione Grandi Infrastrutture
di Trasporto e Viabilità Regionale**

c. a. Ing. Marco Ierpi

Oggetto: S.S. 12 "dell'Abetone e Del Brennero". Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo.
INDIZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA ai sensi dell'art. 14 bis della Legge 241/1990 e del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all'art. 13 del D.L.76/2020 convertito con L.120/2020 e s.m.i.

Vista la nota della Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale (prot. n. 0533280 del 09/10/2024)

Premesso che il Settore Tutela della Natura e del Mare si è espresso in merito al procedimento in oggetto con nota ns. prot. n. 0175437 del 23/04/2019 e che tale parere risulta riportato in allegato alla DGR 588/2019

Richiamato il DM 444 del 19/12/2019 relativo alla procedura di verifica di ottemperanza (ex. art. 166 e 185 commi 4 e 5 D.Lgs 163/2006) che, in riferimento alle prescrizioni inerenti la materia di competenza di questo Settore, rinvia alla fase di progettazione esecutiva, di realizzazione e di esercizio dell'opera da verificarsi nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione ex. art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006 con la precisazione che, qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del sopra detto parere n. 3199/2019, si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni

Quale contributo all'istruttoria del progetto, alla luce delle integrazioni progettuali trasmesse dal Commissario, si anticipa che nell'attuale fase di progetto definitivo non è stata fornita completa risposta in merito alle osservazioni riportate dal Settore e recepite nel DM 444/2019, evidenziando tuttavia che tali prescrizioni devono essere ottemperate nella fase di progettazione esecutiva così come previsto dal DM stesso.

Pertanto nell'attuale fase ci limitiamo a ricordare la necessità del rispetto delle suddette prescrizioni rimandando alla fase di attuazione le ulteriori valutazioni in merito all'ottemperanza.

Cordiali Saluti,

Il Dirigente Responsabile
(Ing. Gilda Ruberti)

gilda.ruberti@regione.toscana.it
0554383780

REGIONE TOSCANA
Via di Novoli 26, 50127 Firenze
<http://www.regione.toscana.it>



Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

Commissario Straordinario
per gli interventi infrastrutturali
sulla Strada Statale 12
“Sistema Tangenziale di Lucca”
Ing. Eutimio Mucilli

Regione Toscana
Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
regionetoscana@postacert.toscana.it

Oggetto: S.S. 12 “dell’Abetone e del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo. INDIZIONE CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA AI SENSI DELL’ART 14-BIS LEGGE 241/1990 E DEL D.P.R. 383/1994 CON LE MODIFICAZIONI DI CUI ALL ART. 13 DEL D.L. 76/2020 CONVERTITO CON LE MODIFICAZIONI NELLA L. 120/2020 E S.M.I. - Invio Parere

In relazione alla conferenza dei servizi di cui all’oggetto,

visti:

l’indizione acquisita con PG149492 in data 26/08/2024 da parte del Commissario Straordinario Ing. Eutimio Mucilli, con la quale ha stabilito che:

- il termine perentorio entro cui le amministrazioni possono chiedere integrazioni o chiarimenti scade in data **9 settembre 2024**;
- il termine perentorio entro il quale le amministrazioni devono rendere le proprie determinazioni scade in data **9 ottobre 2024**;

la richiesta di trasmissione della Regione Toscana del parere richiesto dal Commissario Straordinario al “Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale” entro il **20 settembre 2024**, acquisita con PG 151572 in data 28/08/2024;

la richiesta di integrazioni di codesto *Settore 5 - Lavori Pubblici e Traffico* inviata con PG 159045 del 06/09/2024 con la quale:

- ha chiesto di integrare l’elenco degli invitati alla conferenza con i seguenti soggetti: Gesam Reti s.p.a. (gesamspa@pec.gesam.it) e Lucca Riscossioni e Servizi (info@pec.luccaholdingservizi.it);
- contestualmente ha trasmesso la nota con cui il *Settore 10 - Urbanistica - Unità Organizzativa 10.1 - Strumenti Urbanistici* ha chiesto documentazione integrativa e ha segnalato la necessità di invitare in forma diretta la Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per le Province di Lucca e Massa Carrara;

l’ulteriore richiesta di integrazioni di codesto *Settore 5 - Lavori Pubblici e Traffico* inviata con PG 159148 del 07/09/2024 con la quale:

Palazzo Paresi - Via s. Giustina n. 32
Tel. 0583 4422 - Fax n. 0583 442163

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 0195774/2024 del 29/10/2024 - 6.5.1
Documento Principale
U
Copia conforme all'originale digitale
Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni
Stampata da Casimiro Merco il giorno 29/10/2024 attraverso il software gestionale in uso



Città di Lucca

Amministrazione comunale

Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

- ha trasmesso un'ulteriore richiesta di integrazioni da parte del *Settore 7 - Edilizia Privata ed Ambiente - U.O. Tutela Ambientale e Transizione Ecologica*;

Paggiornamento dei termini del procedimento acquisito con PG 163828 del 13/09/2024 da parte del Commissario Straordinario Ing. Eutimio Mucilli con il quale si è differito il termine perentorio inizialmente previsto del 9 ottobre 2024 per rendere le determinazioni al giorno **8 novembre 2024**;

la trasmissione della documentazione integrativa acquisita con PG 182743 del 09/10/2024 da parte del Commissario Straordinario Ing. Eutimio Mucilli;

Paggiornamento del termine di trasmissione del parere richiesto dal Commissario Straordinario da parte del "Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale" della Regione Toscana, inizialmente previsto entro il 20 settembre 2024 al giorno **23 ottobre 2024**, acquisito con PG 186731 in data 15/10/2024;

la nota prot. n. 191322 del 22/10/2024 con cui la Regione Toscana posticipa al **30 ottobre 2024** la scadenza per il recepimento di tutti i pareri richiesti ai singoli Enti della Regione coinvolti.

Considerata la trasmissione dei contributi effettuata dal Comune di Lucca su portale ANAS in data 25/10/2023 e le risultanze delle sedute del tavolo tecnico (riscontrabili nell'elaborato §T00EG00GENRE06A) svolte dall'ottobre 2023 al giugno 2024, si riporta a seguire un puntuale riepilogo delle richieste trattate:

0. STUDIO INTERFERENZA DEL TRACCIATO CON LINEA FERROVIARIA LUCCA - AULLA

• RICHIESTA ALTRI ENTI

La richiesta è mirata a verificare la possibilità di superare la ferrovia (ndr. Lucca-Aulla al km 0+155 circa) con un sottopasso anziché il sovrappasso previsto nel PD che, per le quote richieste dalla normativa, risulta avere le rampe a stretto contatto con la rotatoria di innesto con la SS12 (cfr. Provincia di Lucca – Parere alla Regione del 2019, riproposto in sede di Gruppo di Lavoro Tecnico).

• RISPOSTA ANAS

Sulla base di quanto detto, considerando la morfologia del territorio, la situazione idrologica del contesto in cui si sviluppa l'intervento ed i vincoli urbani dello stato di fatto esistente, nonché la necessità di rispettare la normativa stradale, la richiesta non si ritiene accoglibile.

• CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA

Si prende atto che la richiesta non risulta accoglibile.

1. VERIFICA ABBASSAMENTO DELLA LIVELLETTA DI PROGETTO

• RICHIESTA SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA

"Riduzione massima possibile delle altezze dei rilevati per limitare le larghezze di occupazione, l'impatto visivo dell'opera, i consumi di cave e i costi totali dell'opera"

Palazzo Paresi - Via s. Giustina n. 32
Tel. 0583 4422 - Fax n. 0583 442163

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 0195774/2024 del 29/10/2024 - 6.5.1
Documento Principale
U
Copia conforme all'originale digitale
Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni
stampata da Casimiro Mirocchi il giorno 29/10/2024 attraverso il software gestionale in uso



Città di Lucca

Amministrazione comunale

Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

- **RISPOSTA ANAS**

In via preliminare sono stati individuati gli ambiti in cui si può ipotizzare un abbassamento della livelletta tra i 60/100 cm. In fase di sviluppo della progettazione esecutiva, sarà approfondita nel dettaglio la possibilità di tale abbassamento, sulla base anche dell'accoglimento o meno di altre richieste collaterali che impongono in alcuni casi addirittura l'innalzamento della livelletta medesima, come ad esempio la ricucitura di via Tanaro in sottopasso, di cui si dirà in seguito. La richiesta può, pertanto, ritenersi accoglibile nei termini sopra descritti.

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Parere favorevole, a condizione che in fase di progettazione esecutiva sia approfondita la possibilità di riduzione massima possibile delle altezze dei rilevati.

In particolare si richiama il parere reso in data 25/10/2023 nell'ambito del procedimento di cui "Protocollo d'intesa del 2023 relativo al Sistema Tangenziale di Lucca – Viabilità Est di Lucca, comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est – Raccordo tra 1° e 2° Stralcio", riportando le conclusioni dell'istruttoria: "[.....] *Alla luce delle risultanze normative sopra riportate inerenti al rischio idraulico, nonché sulla base dei nuovi studi per la determinazione dei tiranti idrici duecentennali del Canale Ozogretto, si fa presente che a nostro parere l'altezza del rilevato risulta eccessiva rispetto alle quote necessarie affinché siano rispettate le prescrizioni CIPE (franco di un metro tra il tirante idraulico duecentennale e altezza del piano stradale). Inoltre, in merito alle eventuali problematiche ricollegabili alla realizzazione delle vasche di "prima pioggia", si fa presente che la riduzione dell'altezza del rilevato stradale non pregiudica il loro corretto funzionamento. Si ritiene infatti che queste possono svolgere la loro funzione adottando sistemi alternativi che consentono il loro svuotamento anche non a gravità, oppure adeguare l'altezza di dette vasche a parità di volume. Tutto ciò si tradurrebbe in un notevole abbassamento del rilevato stradale con ripercussioni positive in termini economici e soprattutto ambientali (impatto visivo, eccessivo consumo di inerti, eccessivo traffico per movimenti terra, ecc)".*

2. INTERSEZIONE VIA DELLE PIAGGE SECONDA - VIA DEI RAMACCIOLI

- **RICHIESTA SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

"la necessità di garantire il collegamento diretto tra la zona industriale di S. Pietro a Vico ed i nuovi assi, ciò permette di giustificare ancora di più le nuove opere e di ridurre sensibilmente il traffico pesante indotto dalle attività locali nella rete stradale minore. Si richiede a tal fine una ulteriore intersezione al Km 0+533 SEZ 33, nella quale è quanto meno indispensabile realizzare le due rampe in entrata ed uscita lungo la corsia lato nord, ricollegandosi alla vicina via Piagge, da adeguarsi fino all'intersezione con via per Marlia, dove realizzare una nuova rotonda come già previsto nell'attuale Regolamento Urbanistico vigente. L'intersezione dovrebbe essere completata anche con l'uscita dalla corsia lato sud con rampa di collegamento in adiacenza all'asse fino a raggiungere via per Marlia in corrispondenza del viadotto di progetto (v. ALLEGATO OSSERVAZIONE 1)."

- **RISPOSTA ANAS**

In esito agli studi trasportistici e alle verifiche condotte rispetto la normativa stradale di riferimento, la richiesta si ritiene accoglibile, mediante l'inserimento in sede di sviluppo della progettazione esecutiva, all'interno della fascia di rispetto dell'infrastruttura localizzata con la Delibera CIPE n° 38/2016, di un'intersezione a rotonda di diametro circa 40 m.

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Parere favorevole a condizione che sia inserita in fase di progettazione esecutiva una nuova rotonda in quota sul tracciato tra via delle Piagge Seconda e via dei Ramaccioli e che sia prevista anche la realizzazione del relativo raccordo alla rete stradale di San Pietro a Vico, nello specifico con la trasformazione a rotonda dell'intersezione lineare a raso via dell'Acquacalda e via per Marlia, attualmente in fase di affidamento lavori.

Palazzo Paresi - Via s. Giustina n. 32
Tel. 0583 4422 - Fax n. 0583 442163

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 0195774/2024 del 29/10/2024 - 6.5.1
Documento Principale
U
Copia conforme all'originale digitale
Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni
Stampata da Casimiro Marco il giorno 29/10/2024 attraverso il software gestionale in uso

Il parere favorevole è condizionato inoltre all'inserimento di una campata aggiuntiva al cavalcavia dell'Acquacalda, per le aree di supporto alla cartiera, in quanto l'area è stata convenzionata tramite un Progetto Urbanistico Convenzionato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 49 del 20/04/2022 (che si allega).

3. INTERSEZIONE A ROTATORIA VIA DELLE VILLE

- **RICHIESTA SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

“La sistemazione dell'intersezione con via delle Ville appare più difficoltosa di quanto evidenziato nel progetto preliminare e quindi in considerazione degli effettivi spazi necessari si ritiene migliore l'alternativa di tracciato più aderente al regolamento urbanistico. In ogni caso è essenziale migliorare l'accessibilità dei fondi laterali penalizzati dalla attuale soluzione di progetto e di eliminare la prevista via di accesso alla piazzola posta a nord dell'intersezione (v. ALLEGATO OSSERVAZIONE 2).”

- **RISPOSTA ANAS**

La richiesta di migliorare l'accessibilità dei fondi laterali e ridurre l'interferenza dell'opera in progetto con i fabbricati esistenti, mediante la delocalizzazione della rotatoria di Via delle Ville non si ritiene accoglibile, tenuto conto dell'iter autorizzativo già espletato dal progetto dell'infrastruttura e delle ricadute paesistiche della soluzione proposta. Tuttavia, in esito agli approfondimenti condotti, si ritiene possibile soddisfare la richiesta formulata, attraverso lo sviluppo in sede di progettazione esecutiva delle soluzioni descritte (ridimensionamento del raggio della rotatoria traslazione in direzione Nord della stessa, inserimento di muri di sostegno, riassetto di Via delle Ville, eliminazione della strada di accesso alla vasca V104, razionalizzazione ed integrazione degli accessi alle proprietà).

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Si prende atto che l'accessibilità dei fondi laterali in corrispondenza dell'intersezione con via delle Ville è migliorata rispetto alla soluzione iniziale, pur permanendo ancora delle criticità. Parere favorevole a condizione che nel progetto esecutivo venga ulteriormente migliorata l'accessibilità ai fondi provati riducendo per quanto possibile l'occupazione delle aree di accesso.

4. COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE VIA DEL PINACCIO

- **RICHIESTA SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

“Si richiede attraversamento pedonale ciclabile sfalsato (sottopasso o passerella) all'altezza tra la sezione 133 e 134 su strada comunale interrotta (v. ALLEGATO OSSERVAZIONE 3).”

- **RISPOSTA ANAS**

La richiesta si ritiene, pertanto, accoglibile tramite la previsione, in sede di sviluppo della progettazione esecutiva, di un sottopasso ciclopedonale, che richiede una modifica degli espropri e dell'accesso di una proprietà prospiciente al nuovo intervento.

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Parere favorevole a condizione che la previsione di un sottopasso ciclopedonale in via del Pinaccio venga realizzata in fase di progettazione esecutiva.

5. COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE VIA DEL TANARO



Città di Lucca

Amministrazione comunale

Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

- **RICHIESTA SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

“Si richiede attraversamento pedonale ciclabile sfalsato (sottopasso o passerella) all'altezza tra la sezione 203 e 204 su via del Tanaro (v. ALLEGATO OSSERVAZIONE 4).”

- **RISPOSTA ANAS**

La richiesta può risultare accoglibile mediante lo sviluppo in sede di progettazione esecutiva di una delle due soluzioni descritte, alternativamente in sottopasso o in sovrappasso, tenendo conto, tuttavia, che la soluzione in sottopasso potrebbe comportare un innalzamento della livelletta di circa 1,5 m, contrapponendosi alla richiesta di abbassare il tracciato, mentre quella con sovrappasso è più impattante dal punto di vista dell'impatto visivo.

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Parere favorevole a condizione che in sede di sviluppo della progettazione esecutiva sia realizzato in via del Tanaro un attraversamento pedonale e ciclabile in sovrappasso, in quanto per l'Amministrazione Comunale risulta preminente l'abbassamento della livelletta.

6. INTERSEZIONE VIA DI TIGLIO - VIA DEL MARGINONE

- **RICHIESTA SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

“Si evidenzia la criticità della rampa di collegamento tra l'asse ovest-est e via del Marginone. Si ritiene indispensabile il collegamento diretto con via di Tiglio per raccogliere il traffico di via di Tiglio stessa e diminuire per quanto possibile il traffico di attraversamento nel tratto adiacente al nuovo presidio ospedaliero. Si osserva che con la realizzazione del secondo lotto il problema verrebbe ridimensionato perché gran parte del traffico di attraversamento rimarrebbe sugli assi, mentre in caso di mancata realizzazione del secondo lotto la rampa di collegamento con via di Tiglio troverebbe collocazione ideale al posto del previsto viadotto del secondo lotto. In ogni caso, si può migliorare la funzionalità della rampa attualmente prevista allungandola fino a via di Tiglio, tenendo conto della prossima modifica del tracciato di via di Tiglio verso nord da parte di RFI in vista della chiusura del passaggio a livello tra via di Tiglio e la vicina linea ferroviaria e realizzazione di nuovo sottopasso ad est dell'attuale passaggio a livello (v. ALLEGATO OSSERVAZIONE 9).”

- **RISPOSTA ANAS**

La richiesta può risultare accoglibile, subordinatamente al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, considerato che la sua attuazione comporta l'occupazione di un'area con vincolo boschivo.

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Parere favorevole, a condizione che nello sviluppo del progetto esecutivo sia realizzato il collegamento diretto con via di Tiglio tramite intersezione a rotatoria, in quanto la previsione di un'intersezione a T risulterebbe problematica dato l'intenso traffico che avremmo riversato sulla via del Marginone, strada che per sua tipologia già ad oggi consente con difficoltà lo scambio fra due veicoli.

7. CRITICITÀ ATTRAVERSAMENTI A RASO CON LA VIA FRANCIGENA

- **RICHIESTA SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

“Si rileva la criticità degli attraversamenti a raso con la via Francigena dal punto di vista della sicurezza, si chiede pertanto un adeguamento progettuale come ad esempio l'avvicinamento degli attraversamenti alle rotatorie su via Romana dove le velocità dei veicoli sono ridotte o l'inserimento di spartitraffico in mezzeraia



Città di Lucca

Amministrazione comunale

Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

che permettano l'attraversamento pedonale in due tempi con adeguata segnaletica anche luminosa (v. ALLEGATO OSSERVAZIONE 7).”

- **RISPOSTA ANAS**

La richiesta è accoglibile mediante interventi di implementazione di segnaletica e/o traffic-calming.

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Parere favorevole a condizione che sia migliorata la sicurezza degli attraversamenti a raso con la via Francigena prevedendo interventi di implementazione di segnaletica e/o traffic-calming.

8. INSERIMENTO PAESAGGISTICO DEGLI ASSI STRADALI NEL CONTESTO TERRITORIALE

- **RICHIESTA ALTRI ENTI**

Le opere di mitigazione in corrispondenza delle parti del territorio più pregiate o fragili dal punto di vista ambientale (Lagheti di Lammari, e le più ampie aree agricole attraversate dall'infrastruttura) dovranno essere tali da consentire la ricucitura e la strutturazione del corridoio ecologico della Piana, come piantumazioni di ampie aree boscate, e non limitate a pochi e brevi tratti come nel progetto depositato.

- **RISPOSTA ANAS**

Sulla base di quanto detto, tenuto conto dei contenuti del progetto definitivo in argomento, unitamente alle risultanze dell'esame del MASE, si confermano le previsioni del progetto medesimo, fatto salvo ogni possibile ulteriore approfondimento che potrà essere condotto in sede di sviluppo della progettazione esecutiva, secondo quanto prescritto dal precitato Ministero e previa valutazione da parte dello stesso.

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Si prende atto della risposta ANAS.

9. INTERSEZIONE DI INNESTO SU VIA PROVINCIALE MADONNINA

- **RICHIESTA SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

“Si evidenzia la necessità di migliorare la sicurezza e la funzionalità dell'intersezione di innesto sulla via provinciale della Madonna. Si richiede a tal fine una nuova rotonda e di considerare il nuovo asse terminante su tale intersezione cosicché il tratto coincidente con via della Madonna possa essere considerato adeguamento di strada esistente, lasciando l'attuale quota del piano viabile. Ciò comporterebbe di ridurre le aree di esproprio, l'impatto visivo, i costi di realizzazione, nonché l'impatto con le attività produttive esistenti (v. ALLEGATO OSSERVAZIONE 6-A E 6-B).”

- **RISPOSTA ANAS**

In considerazione dell'impatto negativo sulla sicurezza stradale derivante dalla realizzazione di una rotonda in ambito extraurbano di forma non circolare, la richiesta non si ritiene accoglibile.

- **CONTRODEDUZIONE SETTORE 5 COMUNE DI LUCCA**

Si prende atto che la richiesta non risulta accoglibile.



Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

Premesso tutto quanto sopra, l'Amministrazione del Comune di Lucca esprime parere

FAVOREVOLE alle condizioni sotto riportate

1. Parere favorevole, a condizione che in fase di progettazione esecutiva sia approfondita la possibilità di riduzione massima possibile delle altezze dei rilevati.
In particolare si richiama il parere reso in data 25/10/2023 nell'ambito del procedimento di cui "Protocollo d'intesa del 2023 relativo al Sistema Tangenziale di Lucca – Viabilità Est di Lucca, comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est – Raccordo tra 1° e 2° Stralcio", riportando le conclusioni dell'istruttoria: "[.....] *Alla luce delle risultanze normative sopra riportate inerenti al rischio idraulico, nonché sulla base dei nuovi studi per la determinazione dei tiranti idrici duecentennali del Canale Ozzeretto, si fa presente che a nostro parere l'altezza del rilevato risulta eccessiva rispetto alle quote necessarie affinché siano rispettate le prescrizioni CIPE (franco di un metro tra il tirante idraulico duecentennale e altezza del piano stradale). Inoltre, in merito alle eventuali problematiche ricollegabili alla realizzazione delle vasche di "prima pioggia", si fa presente che la riduzione dell'altezza del rilevato stradale non pregiudica il loro corretto funzionamento. Si ritiene infatti che queste possono svolgere la loro funzione adottando sistemi alternativi che consentono il loro svuotamento anche non a gravità, oppure adeguare l'altezza di dette vasche a parità di volume. Tutto ciò si tradurrebbe in un notevole abbassamento del rilevato stradale con ripercussioni positive in termini economici e soprattutto ambientali (impatto visivo, eccessivo consumo di inerti, eccessivo traffico per movimenti terra, ecc)".*
2. Parere favorevole a condizione che sia inserita in fase di progettazione esecutiva una nuova rotatoria in quota sul tracciato tra via delle Piagge Seconda e via dei Ramaccioli e che sia prevista anche la realizzazione del relativo raccordo alla rete stradale di San Pietro a Vico, nello specifico con la trasformazione a rotatoria dell'intersezione lineare a raso via dell'Acquacalda e via per Marlia, attualmente in fase di affidamento lavori.
Il parere favorevole è condizionato inoltre all'inserimento di una campata aggiuntiva al cavalcavia dell'Acquacalda, per le aree di supporto alla cartiera, in quanto l'area è stata convenzionata tramite un Progetto Urbanistico Convenzionato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 49 del 20/04/2022 (che si allega).
3. Si prende atto che l'accessibilità dei fondi laterali in corrispondenza dell'intersezione con via delle Ville è migliorata rispetto alla soluzione iniziale, pur permanendo ancora delle criticità.
Parere favorevole a condizione che nel progetto esecutivo venga ulteriormente migliorata l'accessibilità ai fondi provati riducendo per quanto possibile l'occupazione delle aree di accesso.
4. Parere favorevole a condizione che la previsione di un sottopasso ciclopedonale in via del Pinaccio venga realizzata in fase di progettazione esecutiva.
5. Parere favorevole a condizione che in sede di sviluppo della progettazione esecutiva sia realizzato in via del Tanaro un attraversamento pedonale e ciclabile in sovrappasso, in quanto per l'Amministrazione Comunale risulta preminente l'abbassamento della livelletta.
6. Parere favorevole, a condizione che nello sviluppo del progetto esecutivo sia realizzato il collegamento diretto con via di Tiglio tramite intersezione a rotatoria, in quanto la previsione di un'intersezione a T risulterebbe problematica dato l'intenso traffico che avremmo riversato sulla via del Marginone, strada che per sua tipologia già ad oggi consente con difficoltà lo scambio fra due veicoli.
7. Parere favorevole a condizione che sia migliorata la sicurezza degli attraversamenti a raso con la via Francigena prevedendo interventi di implementazione di segnaletica e/o traffic-calming.

Palazzo Paresi - Via s. Giustina n. 32
Tel. 0583 4422 - Fax n. 0583 442163

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 0195774/2024 del 29/10/2024 - 6.5.1
Documento Principale
U
Copia conforme all'originale digitale
Stampata da Cinesammine Marco il giorno 29/10/2024 attraverso il software gestionale in uso
Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni.



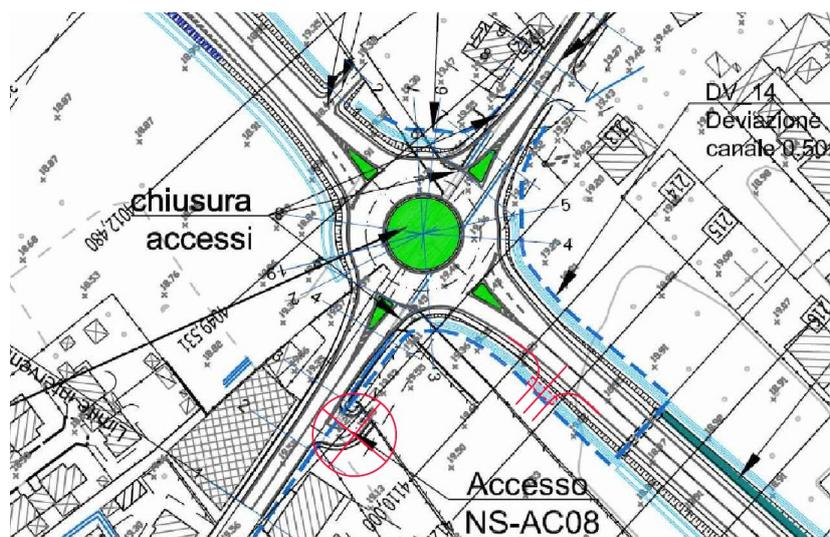
Città di Lucca

Amministrazione comunale

Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

Con riferimento ai contributi presentati da questo ente al tavolo tecnico si precisa inoltre:

8. Relativamente alla rotonda di intersezione con la via Pesciatina, Parere favorevole a condizione che nello sviluppo della progettazione esecutiva sia garantito l'accesso ai fondi laterali anche con strade interpoderali.



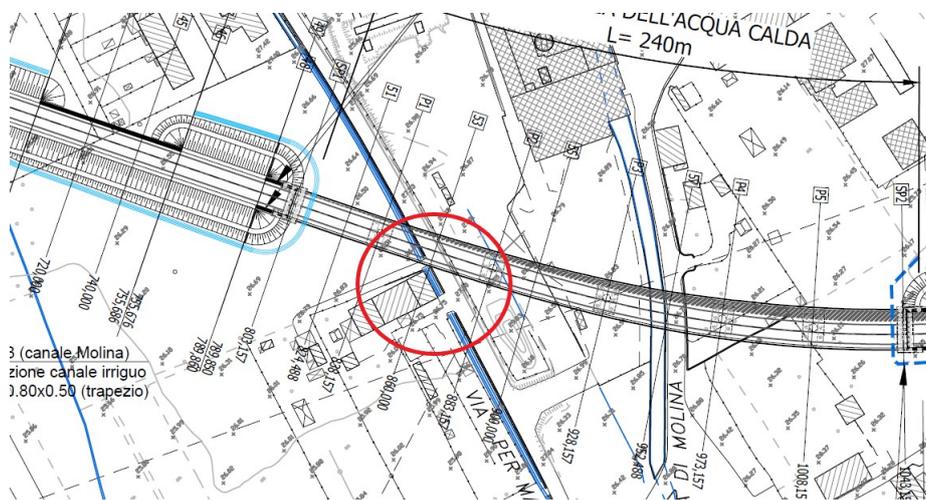
9. Parere favorevole, a condizione di prevedere nello sviluppo della progettazione esecutiva un miglioramento della trasparenza idraulica dei rilevati, soprattutto nei tratti con andamento pressoché perpendicolare agli esistenti canali di scolo, al fine di scongiurare eventuali allagamenti nei terreni posti a monte.
10. Parere favorevole, a condizione che nello sviluppo della progettazione esecutiva siano studiati affinamenti e ottimizzazioni progettuali al fine di ridurre gli impatti rispetto alla particella posta in corrispondenza del Km 0+860,000 SEZ 53, dove il tracciato dell'asse lambisce una corte storica, in corrispondenza del cavalcavia dell'Acquacalda.

COMUNE DI LUCCA
 Protocollo N. 0195774/2024 del 29/10/2024 - 6.5.1
 Documento Principale
 U
 COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
 Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni, stampata da Ciesmassima Marco il giorno 29/10/2024 attraverso il software gestionale in uso

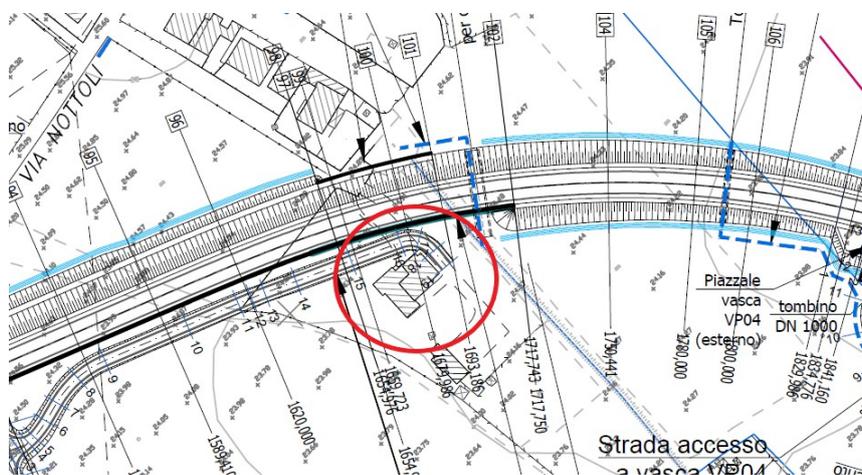


Città di Lucca

Amministrazione comunale

Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

11. Parere favorevole, a condizione che nello sviluppo della progettazione esecutiva siano studiati affinamenti e ottimizzazioni progettuali al fine di ridurre il più possibile gli impatti rispetto alla particella posta in corrispondenza del Km 1+679,986 SEZ 100. Tale proprietà risulta infatti particolarmente gravata dal tracciato dell'asse.



12. Relativamente agli aspetti geologici del progetto consegnato: Parere favorevole a condizione che il progetto esecutivo sia integrato con i riferimenti al Regolamento Urbanistico del Comune di Lucca ed al Piano Operativo approvato (non ancora efficace) circa la definizione delle condizioni di fattibilità dell'intervento in relazione alla disciplina dei suddetti strumenti urbanistici (fattibilità geologica, idraulica e sismica). Si richiede inoltre che nella relazione siano inseriti i riferimenti alla normativa Regionale sovraordinata in tema di rischio idraulico - L.R. 41/2018 ("Disposizioni in materia di alluvioni e di tutela dei corsi d'acqua in attuazione del

Palazzo Paresi - Via s. Giustina n. 32
Tel. 0583 4422 - Fax n. 0583 442163

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 0195774/2024 del 29/10/2024 - 6.5.1
DOCUMENTO PRINCIPALE
Copia conforme all'originale digitale
Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni, stampata da Casimassimo Marco il giorno 29/10/2024 attraverso il software gestionale in uso



Città di Lucca

Amministrazione comunale

Settore Dipartimentale 5
Lavori Pubblici e Traffico

decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49 – Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni – Modifiche alla l.r. 80/2015 e alla l.r. 65/2014”) e le verifiche di adeguatezza delle indagini geognostiche e sismiche effettuate in ottemperanza delle disposizioni di cui al Regolamento Regionale 1/R/2022 (“Regolamento di attuazione dell’articolo 181 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 – Norme per il governo del territorio – Disciplina sulle modalità di svolgimento dell’attività di vigilanza e verifica delle opere e delle costruzioni in zone soggette a rischio sismico”).

Si richiede che nel progetto esecutivo siano prodotte tavole in cui sia riportato il tracciato degli assi viari sovrapposto con le tavole del Regolamento Urbanistico vigente e il Piano Operativo approvato (non ancora efficace). In particolare, con riferimento alla tematica, si devono considerare: le carte della pericolosità geologica, idraulica e fattibilità per il Regolamento Urbanistico e carta della pericolosità geologica, idraulica, sismica, carta dei battenti duecentennali e trentennali, carta della magnitudo idraulica per il Piano operativo approvato (non ancora efficace).

Con riferimento all’altezza del rilevato stradale si richiama il parere reso in data 25/10/2023 nell’ambito del procedimento di cui “Protocollo d’intesa del 2023 relativo al Sistema Tangenziale di Lucca – Viabilità Est di Lucca, comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est – Raccordo tra 1° e 2° Stralcio”, riportando le conclusioni dell’istruttoria: “[.....] *Alla luce delle risultanze normative sopra riportate inerenti al rischio idraulico, nonché sulla base dei nuovi studi per la determinazione dei tiranti idrici duecentennali del Canale Ozoreto, si fa presente che a nostro parere l’altezza del rilevato risulta eccessiva rispetto alle quote necessarie affinché siano rispettate le prescrizioni CIPE (franco di un metro tra il tirante idraulico duecentennale e altezza del piano stradale). Inoltre, in merito alle eventuali problematiche ricollegabili alla realizzazione delle vasche di “prima pioggia”, si fa presente che la riduzione dell’altezza del rilevato stradale non pregiudica il loro corretto funzionamento. Si ritiene infatti che queste possono svolgere la loro funzione adottando sistemi alternativi che consentono il loro svuotamento anche non a gravità, oppure adeguare l’altezza di dette vasche a parità di volume. Tutto ciò si tradurrebbe in un notevole abbassamento del rilevato stradale con ripercussioni positive in termini economici e soprattutto ambientali (impatto visivo, eccessivo consumo di inerti, eccessivo traffico per movimenti terra, ecc)”.*

Si allegano inoltre i pareri degli altri Settori e Unità Organizzative, quali:

- PG 188192 del 17 10 2024 – U.O. 9.1 PNNR e Mobilità;
- PG 190851 del 22 10 2024 – U.O. 7.2 Tutela ambientale e Transizione ecologica;
- PG 190787 del 22 10 2024 - 10.1 Strumenti Urbanistici.

Il Dirigente
Ing. Antonella Giannini
(firmato digitalmente)

Palazzo Paresi - Via s. Giustina n. 32
Tel. 0583 4422 - Fax n. 0583 442163

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 0195774/2024 del 29/10/2024 - 6.5.1
Documento Principale
U
Copia conforme all'originale digitale
Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni, stampata da Casimassima Marco il giorno 29/10/2024 attraverso il sistema gestionale in uso

**Città di Lucca**

Amministrazione comunale

SETTORE 9 PNRR e Mobilità, Stazione Unica Appaltante, Contratti e Patrimonio
U.O. 9.1 - PNRR e Mobilità**A Settore 5
Lavori Pubblici e Traffico****Oggetto: S.S. 12 “Dell’Abetone e del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est – 1° stralcio funzionale. Parere sul progetto definitivo.**

Con riferimento alla comunicazione prot. n. 183450 del 10.10.2024 con la quale è stata convocata una Conferenza dei Servizi interna all’Ente relativamente al progetto riportato in oggetto, vista la documentazione allegata e le integrazioni pervenute, si esprime parere favorevole a condizione che, in fase di realizzazione, venga garantita la fruibilità di fermate/paline/pensiline del Trasporto Pubblico Locale eventualmente poste nelle vicinanze della localizzazione di progetto.

Inoltre, lo scrivente ufficio si riserva, in fase di progetto esecutivo, di richiedere l’individuazione di aree idonee ad ospitare eventuali fermate di trasporto pubblico locale, adeguate alla normativa per passeggeri a mobilità ridotta, sulla base di eventuali deviazioni o nuove percorrenze del servizio di Trasporto Pubblico Locale che la nuova viabilità potesse rendere opportune e/o necessarie e che allo stato di progetto attuale non sono pianificabili.

Cordiali saluti.

La Dirigente

Dott.ssa Maria Cristina Panconi

Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/05

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 018919/2024 del 17/10/2024 - 6.7.1
Documento Principale
Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni;
stampata da Sechi Paola il giorno 17/10/2024 attraverso il software gestionale in uso

**Città di Lucca**

Amministrazione comunale

SETTORE 7 – Edilizia Privata e Ambiente
U.O. 7.2 Tutela Ambientale e transizione ecologicaAl Dirigente del Settore 5 – Lavori Pubblici e Traffico
Ing. Antonella Giannini*- Sede -*

OGGETTO: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est – 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo con dichiarazione di pubblica utilità e Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D.Lgs. 42/2004. Conferenza dei Servizi Interna Sincrona. **Parere di competenza.**

In riferimento al progetto di cui all’oggetto (note prot. n. 0151572/2024 del 28/08/2024, prot. n. 0153142/2024 del 30/08/2024, prot. n. 0183450/2024 del 10/10/2024 e prot. n. N.0186731/2024 del 15/10/2024) dopo la visione della documentazione progettuale e relative integrazioni, con riferimento alle competenze della scrivente U.O.7.2 Tutela ambientale e Transizione ecologica, si comunica che le aree interessate dal progetto non ricadono tra quelle sottoposte a Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/23 ma risulta dalla documentazione trasmessa e da verifiche effettuate d’ufficio che una piccola parte del tracciato di progetto, ricadente presumibilmente nella racchetta di raccordo tra Via Lippi Francesconi e Via del Marginone, sia interessata da aree boscate ai sensi dell’art. 3 della L.R. 39/2000, pertanto sottoposta, in questa piccola porzione, ad autorizzazione ai sensi del Vincolo Idrogeologico.

Premesso quanto sopra, visti gli elaborati progettuali e geologico/tecnici allegati alla documentazione si rilascia **parere favorevole** ai sensi del Vincolo Idrogeologico.

Per quanto riguarda le ricadute del progetto sulla componente ambientale acustica si rimanda alle valutazioni tecniche a cura della competente ARPAT.

Con specifico riferimento alla classificazione acustica del territorio del Comune di Lucca si evidenzia che con Deliberazione di C.C. n. 88 del 05/09/2024 è stato adottato ai sensi dell’art. 5 comma 1 della legge regionale n. 89 del 1 dicembre 1998 e s.m.i. il Progetto di Piano di Classificazione Acustica Comunale, in variante generale al Piano di Classificazione Acustica del territorio del Comune di Lucca, attualmente in fase di osservazione fino all’ 11 novembre 2024. Tale Variante Generale al P.C.C.A. è pubblicata sul sito istituzionale del Comune di Lucca all’indirizzo:

<https://www.comune.lucca.it/notizia/progetto-di-piano-di-classificazione-acustica-comunale/>

U.O. 7.2 Tutela ambientale e Transizione ecologica
Via Cesare Battisti– Palazzo Santini - 55100 Lucca

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 0150951/2024 del 22/10/2024 - 6.5.1
Documento Principale
Copia conforme all'originale digitale
Reproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni
Stampata da Castelfiorentino il giorno 22/10/2024 attraverso il software gestionale in uso

**Città di Lucca**

Amministrazione comunale

*SETTORE 7 – Edilizia Privata e Ambiente
U.O. 7.2 Tutela Ambientale e transizione ecologica*

Pertanto tutte le valutazioni effettuate in generale sulla coerenza del progetto infrastrutturale con il Piano di Classificazione Acustica del territorio e in particolare sui recettori acustici, sulle opere di mitigazione acustica ecc. dovranno essere nuovamente verificate con la classificazione del P.C.C.A. in corso di approvazione.

A titolo di contributo si evidenzia infine che, in fase di cantiere, la ditta/e incaricata/e delle opere di realizzazione del progetto, previa valutazione da parte dei tecnici competenti in acustica, dovrà presentare eventuale richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti acustici del D.P.G.R.T. n.2/R dell'8/01/2014 e s.m.i. del vigente Regolamento Comunale sulle attività rumorose (approvato con la medesima deliberazione di C.C. n. 88 del 5 settembre 2024) nella quale dovranno essere indicati gli accorgimenti tecnici e procedurali da adottare per contenere il disagio della popolazione esposta al rumore e le modalità per realizzarli.

IL DIRIGENTE*Dott.Arch. Michele NUCCI**(Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/05)*

COMUNE DI LUCCA
Protocollo N. 019051/2024 del 22/10/2024 - 6.5.1
Documento Principale NUCCI
Copia conforme all'originale digitale
Riproduzione cartacea di originale digitale prodotta a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni;
stampata da Castelfiorentino il giorno 22/10/2024 attraverso il software gestionale in uso

*U.O. 7.2 Tutela ambientale e Transizione ecologica
Via Cesare Battisti– Palazzo Santini - 55100 Lucca*



strumentale 10 – Urbanistica
strumenti Urbanistici

Città di Lucca

Amministrazione comunale

Lucca, 22/10/2024

Al Settore 05 - Lavori Pubblici e Traffico

Alla c.a. Dirigente Ing. Antonella Giannini

Oggetto: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est – 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo.

Richiesta di approvazione del progetto definitivo con dichiarazione di pubblica utilità e Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

Convocazione Conferenza dei Servizi Interna Sincrona - Contributo tecnico di competenza

In riferimento alla Vs. nota registrata con Prot. Gen. n. 0153142 del 30/08/2024, con la quale è stata indetta la Conferenza dei Servizi Interna Sincrona relativa all’intervento di cui in oggetto, e alla successiva nota registrata con Prot. Gen. n. 0183450 del 10/10/2024, con la quale sono stati rinviati i termini per l’espressione del parere a seguito della nota ricevuta con Prot. Gen. n. 0182743 del 09/10/2024 ove il Commissario straordinario ha trasmesso ai soggetti invitati alla conferenza dei servizi la documentazione progettuale integrata, con la presente, questa U.O. 10.1 – Strumenti Urbanistici, esaminati la documentazione e gli elaborati trasmessi, esprime il seguente parere di competenza.

L’opera costituisce il primo stralcio funzionale dell’intervento “Sistema tangenziale est di Lucca: SS12 Toscana – Viabilità Est di Lucca inclusi i collegamenti fra Ponte a Moriano e i caselli dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est”, ricompreso tra le infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale della Legge n.443/2001 cd. “Legge Obiettivo”, di cui alla Delibera CIPE n.121/2001. Il progetto del 1° stralcio funzionale, di lunghezza pari a 11,69 Km, è costituito da un Sistema di tre assi e relative intersezioni: l’asse Nord-Sud, l’intersezione di Antraccoli, l’asse Est-Ovest, e la parziale realizzazione dell’asse Ovest-Est, che inizia dall’intersezione di Antraccoli fino alla rotonda di collegamento con l’Ospedale “San Luca”. Il relativo Progetto Preliminare è stato approvato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016 con Delibera n° 38, pubblicata il 23/03/2017 sulla G.U. n° 69, anche ai fini dell’attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio.

Il Comune di Lucca è dotato di un Regolamento Urbanistico vigente (approvato con Delibera di C.C. n. 19 del 15/03/2012) e di un nuovo Piano Operativo, adottato con Delibera di C.C. n. 103 del 26/10/2021 (recentemente approvato con D.C.C. n. 109 del 15/10/2024, ma non ancora efficace), pertanto, ai sensi dell’art. 109 - “Norme transitorie e di salvaguardia” dell’elaborato “QP.IV - Norme tecniche di gestione e attuazione” del P.O. adottato, è necessario verificare la conformità degli interventi in oggetto nell’ambito di entrambi gli strumenti urbanistici:

- Nell’ambito del vigente R.U. e in particolar modo nelle aree del Parco Est disciplinate all’art. 34 delle N.T.A., è rappresentato il tracciato di una strada di comunicazione longitudinale, secondo le indicazioni dell’allora vigente Piano Strutturale (Approvato nel 2001), tracciato che teneva conto dell’esigenza di assicurare il suo miglior inserimento nel paesaggio e metteva in collegamento il ponte sul Serchio Carlo Alberto dalla Chiesa con l’imbocco della circonvallazione di Capannori. Tale rappresentazione, come



Città di Lucca

Amministrazione comunale

Settore 10 – Urbanistica
Servizi Urbanistici

indicato nello stesso art.34 aveva valore esemplificativo e dimostrativo. Quindi, pur essendo già prevista una viabilità tangenziale nel vigente RU, il suo tracciato non corrisponde a quello oggi progettato pertanto non risulta pienamente conforme allo strumento urbanistico. A titolo non esaustivo si riportano di seguito le aree in cui ricade il tracciato oggetto della presente Conferenza dei Servizi:

- viario in progetto non risulta pienamente conforme allo strumento urbanistico poiché ricade prevalentemente, ma non a titolo esaustivo, nelle seguenti aree:

- “Aree Agricole Periurbane”, disciplinate all’art. 27 c. 2 delle N.T.A.,
- “Aree a Prevalente Uso Agricolo”, disciplinate all’art. 27 c. 3 delle N.T.A.,
- “Parco Est”, disciplinate all’art. 34 delle N.T.A.,
- “Aree Produttive Isolate”, disciplinate all’art. 116 delle N.T.A.,
- “Terziario Commerciale”, disciplinate all’art. 124 delle N.T.A.,
- “Attrezzature di quartiere”, disciplinate all’art. 130 delle N.T.A.,
- “Fascia di Rispetto Stradale”, disciplinate all’art. 133 delle N.T.A.;

- Nell’ambito del P.O., avendo visionato l’elaborato “Piano Operativo del Comune di Lucca” (Codice: T00IA36AMBCT20A) e nonostante che in esso siano presenti evidenti traslazioni del tracciato viario di progetto rispetto alla cartografia sottostante e quindi si evidenzia un errore nella rappresentazione cartografica che dovrebbe essere conseguentemente modificata, si intuisce che la nuova infrastruttura, sia nel Piano Operativo adottato sia in quello approvata con D.C.C. 109 del 15 ottobre 2024 (seppur ancora non pienamente efficace) ricade quasi completamente nelle “Fasce di tutela assoluta per la viabilità di livello sovrallocale” e nei “Corridoi di salvaguardia e fasce di tutela per la viabilità di livello sovrallocale”, disciplinati entrambi dall’art. 99 dell’elaborato “QP. IV – Norme tecniche di gestione e attuazione.

Valutato quanto sopra, relativamente agli **aspetti urbanistici**, considerata la necessaria doppia conformità con gli strumenti urbanistici del Comune di Lucca (RU vigente e PO adottato), si segnala che attualmente non vi è una piena conformità a tali strumenti tuttavia, trattandosi di opera di competenza statale, l’approvazione del progetto costituirà eventualmente variante automatica agli strumenti urbanistici.

In riferimento agli **aspetti paesaggistici**, l’intervento interessa un’area soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art. 136, c. 1, lett. c, d (D.M. 190/1985) ed art. 142, c. 1, lett. b (I territori contermini ai laghi) e lett. g (I territori coperti da foreste e da boschi). Il progetto di cui trattasi è stato valutato dalla Commissione del Paesaggio in data 15/10/2024 (con Rif. Prat. n. 496/2024) ed è stato espresso **parere favorevole**. La relativa documentazione è allegata alla presente.

Il parere della Soprintendenza relativamente alle valutazioni paesaggistiche a scala urbanistica saranno espressi in sede di Conferenza dei servizi.

Cordiali saluti.

Il Dirigente del Settore 10

Arch. Marioni Alessandro

(Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005)



UNI EN ISO 9001:2015
UNI EN ISO 14001:2015
UNI ISO 45001:2018



Prot.
Ufficio: Concessioni
Luogo e Data: Capannori

AD/sp

1

ANAS S.P.A.
DIREZIONE TECNICA E AL RUP
C.A. ING. FRANCESCO PISANI
PEC: anas@postacert.stradeanas.it

**COMMISSARIO STRAORDINARIO PER GLI INTERVENTI
INFRASTRUTTURALI SULLA STRADA STATALE 12 "SISTEMA
TANGENZIALE DI LUCCA"**
C.A. ING. EUTIMIO MUCILLI
PEC: anas.SS12@postacert.stradeanas.it

p.c. REGIONE TOSCANA
**DIREZIONE MOBILITÀ, INFRASTRUTTURE E TRASPORTO
PUBBLICO SETTORE PROGRAMMAZIONE GRANDI
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E VIABILITÀ REGIONALE**
C.A. ING. MARCO IERPI
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

**OGGETTO: S.S. 12 "dell'Abetone e Del Brennero". Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca
comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est -
1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo.**

**INDIZIONE CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA AI SENSI DELL'ART 14-BIS LEGGE 241/1990 E DEL
D.P.R. 383/1994 – CON LE MODIFICAZIONI DI CUI ALL'ART. 13 DEL D.L. 76/2020 CONVERTITO CON
MODIFICAZIONI NELLA L. 120/2020 E S.M.I.**

Parere di competenza

La presente a seguito di Vostra comunicazione prot. 11063/2024 del 26/08/2024 e successive integrazioni prot. 13264 del 09/10/2024, con cui è stata indetta la conferenza dei servizi decisoria semplificata, da effettuarsi in forma asincrona, per acquisire tutti i pareri, autorizzazioni, nulla osta e concessioni, necessari per l'approvazione del progetto in oggetto.

Visto il reticolo idrografico e di gestione ai sensi della L.R. n° 79/2012, individuato dalla Regione Toscana con Deliberazione del Consiglio Regionale n° 57/2013, più volte modificato con successive delibere di Consiglio e di Giunta, fino alla vigente versione approvata con Delibera di Consiglio n° 25 del 02/05/2024.

Ente di Diritto Pubblico - CF e PIVA 0235046 046 1
CENTRALINO: Capannori 0583/98241 - Viareggio 0584/43991
info@cbtoscananord.it - protocollo@pec.cbtoscananord.it - www.cbtoscananord.it



Le informazioni contenute nel presente testo sono riservate e trattate ai sensi del Reg. Eu. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali. In osservanza a quanto disposto dall'art. 13 e 14 del Regolamento su citato, è possibile consultare l'informativa completa sul trattamento dei dati sul sito www.cbtoscananord.it

AOO1 CONSORZIO 1 TOSCANA NORD
Protocollo Partenza N. 14549/2024 del 05-11-2024
Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

AOGRT / AD Prot. 0577217 Data 05/11/2024 ore 11:37 Classifica O.030.020.



Prot.
Ufficio: Concessioni
Luogo e Data: Capannori

AD/sp

2

Vista la Delibera della Regione Toscana n° 279 del 14/03/2022 "Approvazione degli esiti della ricognizione eseguita sui canali di Lucca ai sensi dell'Art. 8 della L.R. n. 16/2017 - Disposizioni per il recepimento degli accordi conseguenti al riordino delle funzioni provinciali", con cui si classificano come opere di bonifica, ai sensi dell'art. 3 della L.R.T n° 79/2012, i canali con residuale funzione irrigua individuati nell'allegato B della Delibera stessa.

Si relaziona in merito alla richiesta di parere.

Ai sensi della LR 79/12 e dei propri regolamenti consortili, il consorzio esercita sul reticolo idrografico assegnato, le funzioni di manutenzione ordinaria, straordinaria, esercizio, vigilanza e polizia di bonifica.

Gran parte dei corsi d'acqua interessati dalle opere previste nel progetto di cui alla conferenza, costituiscono parte della storica rete irrigua delle piane lucchesi e capannoresi, che si è venuta a delineare nel tempo con il progressivo sviluppo delle opere di sistemazione idraulica. La rete idrografica consente, oltre ad una capillare irrigazione dei campi coltivati, un rapido deflusso delle acque meteoriche verso i principali corpi idrici recettori, costituendo di fatto anche funzione di reticolo di scolo.

La scarsa capacità idraulica di deflusso di tali canalette, unite alla densità abitativa del territorio, rende necessaria da parte dei progettisti delle opere in oggetto, valutazioni di dettaglio, non solo normative ma anche di natura idraulica, delle interferenze con le nuove opere in progettazione.

Il progetto prevede per lunghe tratte la realizzazione di un rilevato stradale con evidenti interferenze sia con il reticolo di bonifica di cui alla LR 79/12, in gestione al Consorzio, sia con il reticolo minore. Quest'ultimo, costituito da scoline, capifossi e fossi, non ricompresi nel reticolo di gestione del Consorzio e molto spesso di proprietà privata, sono alimentati dalle principali canalette del reticolo di cui alla LR 79/12, durante i periodi di irrigazione e a loro volta, alimentano il reticolo principale in occasione di eventi meteorologici avversi.

Dall'esame della documentazione pervenuta, così come fra l'altro riportato nell'elaborato "TOOEG00GENRE06A_relazione integrazioni", risulta che "l'approfondimento ed il dettaglio su ogni singola interferenza potrà essere condotto solo nella successiva fase di sviluppo della progettazione esecutiva, in relazione al quadro prescrittivo che dovesse emergere a conclusione della presente Conferenza di Servizi (vedasi, ex multis, le richieste degli Enti Locali in ordine alle questioni altimetriche ed alle maggiori riciciture con le viabilità esistenti), con le modalità che il Consorzio vorrà indicare nel rilasciare, in seno alla presente Conferenza di Servizi".

Pertanto, dopo l'esame della documentazione tecnica integrativa, si comunica che il definitivo parere del Consorzio 1 Toscana Nord è subordinato alla presentazione, nelle successive fasi di progettazione, anche successivamente alla chiusura della presente conferenza dei servizi, allo sviluppo dei seguenti aspetti:

AO01 CONSORZIO 1 TOSCANA NORD
Protocollo Partenza N. 14549/2024 del 05-11-2024
Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

AOGRT / AD Prot. 0577217 Data 05/11/2024 ore 11:37 Classifica O.030.020.

Ente di Diritto Pubblico - CF e PIVA 0235046 046 1
CENTRALINO: Capannori 0583/98241 - Viareggio 0584/43991
info@cbtoscananord.it - protocollo@pec.cbtoscananord.it - www.cbtoscananord.it



Le informazioni contenute nel presente testo sono riservate e trattate ai sensi del Reg. Eu. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali. In osservanza a quanto disposto dall'art. 13 e 14 del Regolamento su citato, è possibile consultare l'informativa completa sul trattamento dei dati sul sito www.cbtoscananord.it



UNI EN ISO 9001:2015
UNI EN ISO 14001:2015
UNI ISO 45001:2018



Prot.

Ufficio: Concessioni

Luogo e Data: Capannori

AD/sp

3

1) Gli effetti dell'opera in progetto sul reticolo minore (scoline, capofossi, canalette, non ricomprese nel reticolo idrografico e di gestione di cui alla LR 79/12) che costituiscono parte integrante del sistema scolante del territorio **oggi classificato di bonifica**. A tal proposito occorreranno studi idraulici mirati, anche in collaborazione con i tecnici consortili, conoscitori del territorio, delle porzioni di bonifica interessate dalle opere in progetto.

2) Il dettaglio delle interferenze delle infrastrutture in progetto con **le opere di bonifica di cui alla LR 79/12**. In particolare, dovranno essere evidenziate le distanze delle opere progettate dai cigli dei corsi d'acqua esistenti e quelli di cui è previsto lo spostamento planimetrico, condizione necessaria per espressione di parere di competenza ai sensi del RD 368/1904 e del regolamento consortile in vigore. Tali dettagli sono fondamentali anche per la determinazione degli accessi necessari per le manutenzioni e le attività di esercizio che il Consorzio esegue per legge. Da questo punto di vista occorre ricordare che, nelle more della definizione delle procedure di passaggio di proprietà al patrimonio regionale toscano, attualmente la proprietà delle canalette costituenti il reticolo di bonifica in gestione al Consorzio ai sensi della LR 79/12 è della Provincia di Lucca, a cui crediamo competa espressione di parere in merito allo spostamento planimetrico di parte delle canalette del proprio reticolo.

3) Il dettaglio degli "attraversamenti" dei rilevati stradali con le opere di bonifica di cui alla LR 79/12. Vista l'importanza delle opere in progettazione sarà opportuno prevedere studi idrologici ed idraulici delle singole canalette, allo stato attuale e a quello di progetto, affinché sia possibile determinare le portate defluenti nei singoli corsi d'acqua interessati dalle interferenze, per la determinazione della più corretta sezione trasversale delle stesse. Tali studi, sono necessari anche per definire nel dettaglio le modifiche dell'idrologia del territorio che le opere produrranno, ai fini anche delle valutazioni in termini di invarianza idraulica, preso atto che probabilmente i collettori finali delle acque superficiali dei rilevati in costruzione, saranno proprio le canalette del reticolo irriguo, già abbondantemente in sofferenza idraulica. Occorre ricordare comunque che il definitivo parere da parte del Consorzio sugli attraversamenti è comunque subordinato, ai sensi dell'art. 31 bis della LR 79/1, al vincolante parere del competente Ufficio Regionale del Genio Civile.

Occorre infine ricordare che per tutte le interferenze interessanti il reticolo di bonifica di cui alla LR 79/12, dovrà essere presentata al Consorzio richiesta di concessione idraulica ai sensi del RD 368/04 e del regolamento consortile in vigore.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE AREA FUNZIONI TRASVERSALI - Ing. Antonio Difonzo

IL DIRIGENTE AREA MANUTENZIONI COSTA VERSILIESE-APUANA E BACINO DEL MAGRA - Ing. Lorenzo Fontana

IL DIRIGENTE AREA MANUTENZIONI BACINO DEL SERCHIO E DEL BIENTINA - Dott. Maurizio Rocchi

Ente di Diritto Pubblico - CF e PIVA 0235046 046 1
CENTRALINO: Capannori 0583/98241 - Viareggio 0584/43991
info@cbotoscananord.it - protocollo@pec.cbotoscananord.it - www.cbotoscananord.it



Le informazioni contenute nel presente testo sono riservate e trattate ai sensi del Reg. Eu. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali. In osservanza a quanto disposto dall'art. 13 e 14 del Regolamento su citato, è possibile consultare l'informativa completa sul trattamento dei dati sul sito www.cbotoscananord.it

AO01 CONSORZIO 1 TOSCANA NORD
Protocollo Partenza N. 14549/2024 del 05-11-2024
Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

AOGRT / AD Prot. 0577217 Data 05/11/2024 ore 11:37 Classifica O.030.020.



IL SINDACO
tel +39 0583 428211
fax +39 0583 428336
e-mail sindaco@comune.capannori.lu.it

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

ALLA REGIONE TOSCANA

Assessore alle Infrastrutture, alla Mobilità e
al Governo del Territorio
Dott. Stefano Baccelli

Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto
Pubblico Locale
Ing. Enrico Becattini

Settore Programmazione Grandi
Infrastrutture di Trasporto e
Viabilità Regionale
Ing. Marco Ierpi

regionetoscana@postacert.toscana.it

Oggetto: Parere su S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e caselli dell’autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est 1° Stralcio.

Vista la necessità di un sistema tangenziale che liberi i centri abitati dal traffico, condivisa da tutti gli enti locali interessati territorialmente, oltre che dalla Associazione Industriali e Camera di Commercio, e ratificata con la firma del “Documento di Intesa sulle Infrastrutture necessarie a migliorare il sistema della mobilità nella Piana di Lucca” avvenuta in data 6 marzo 2008, a seguito della delibera della Giunta Regionale Toscana n. 1020 del 17 ottobre 2005 e degli studi e valutazioni sul sistema infrastrutturale della Piana di Lucca effettuati dalla Provincia di Lucca;

Sottolineata la necessità della realizzazione dell’intero sistema tangenziale (asse nord-sud, asse est-ovest e ovest-est) perché la funzionalità dell’opera sia totalmente efficace e migliori la vivibilità dell’intera Piana di Lucca;

Richiamata la Delibera di Consiglio Comunale n. 24 del 18/04/2019 “Sistema tangenziale di Lucca - viabilità est di Luca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell’A11 Frizzone e Lucca est – Progetto ANAS SPA assi viari – Parere dell’Amministrazione comunale in merito alla localizzazione dell’infrastruttura viaria” con la quale tra l’altro sono state richieste modifiche al progetto definitivo;



IL SINDACO
tel +39 0583 428211
fax +39 0583 428336
e-mail sindaco@comune.capannori.lu.it

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

L'Osservazione in ordine all'avvio del procedimento volto all'approvazione del progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità ex art.16 del D.P.R. 327/2001 e s.m.i., inviato dal Comune di Capannori con prot. n. 19427 del 22/03/2023;

Visto il Protocollo d'intesa volto ad ottimizzare l'integrazione tra le opere stradali del "Sistema Tangenziale di Lucca" e quelle ferroviarie programmate da RFI nell'ambito del raddoppio della tratta Pescia-Lucca, sottoscritto nel settembre 2023 tra tutti i soggetti interessati (Regione Toscana, Commissario straordinario, Anas, RFI, Provincia di Lucca, Comune di Capannori e Comune di Lucca) e il Gruppo di Lavoro Tecnico, approvato con Delibera di Giunta n.88 del 07/04/2023 "Approvazione Protocollo d'intesa tra la Regione Toscana, Commissario Straordinario di Governo, ANAS S.p.A., Provincia di Lucca, Comune di Lucca e Comune di Capannori per la costituzione di un tavolo tecnico finalizzato a valutare le osservazioni presentate dagli Enti Locali e le relative modifiche progettuali";

Viste le richieste derivanti dal "Tavolo tecnico" istituito in data 16 ottobre 2023 in attuazione dell'art. 3 del Protocollo, presieduto dal Commissario straordinario e composto da un rappresentante di Regione Toscana, Anas, Provincia di Lucca ed i Comuni di Capannori e Lucca, le cui attività si sono concluse in data 8 marzo 2024, nell'ambito del quale sono state verificate le osservazioni presentate dagli Enti locali sull'opera in oggetto;

Viste le soluzioni proposte da ANAS a valle delle richieste mosse in sede di Tavolo tecnico;

Apprezzato l'accoglimento di alcune modifiche richieste;

Vista la disponibilità ad accogliere in fase di progettazione esecutiva anche ulteriori modifiche;

Vista la delibera di giunta comunale n. 240 del 05 Novembre 2024 (allegata alla presente come parte integrante del presente parere);

il Comune di Capannori

- ritenuto importante il percorso condiviso per modificare il progetto ANAS;
- rimarcata l'importanza dell'opera ai fini dell'alleggerimento dal traffico pesante che attraversa la Piana ed in particolare i centri abitati che insistono sul territorio del comune di Capannori;
- richiamato il parere del NICV, allegato alla presente, le cui prescrizioni sono da ritenere parte integrante del presente parere;
- richiamato il parere della Commissione del Paesaggio del Comune di Capannori allegato alla presente, da ritenere parte integrante del presente parere



IL SINDACO
tel +39 0583 428211
fax +39 0583 428336
e-mail sindaco@comune.capannori.lu.it

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

**chiede
come condizione per esprimere assenso**

- a) la realizzazione contestuale dell'asse nord-sud del collegamento dello stesso con il casello autostradale del Frizzone tramite: la realizzazione della "Bretellina", l'adeguamento di Via Tazio Nuvolari, realizzazione da parte di ANAS, nell'ambito del 1° Stralcio, dell'Opera connessa nella tratta tra l'intersezione di Via Tazio Nuvolari con la S.S. 439 e Via del Frizzone, l'adeguamento di via del Rogio, l'adeguamento di via del Frizzone tra via del Rogio e le rampe di svincolo dell'A11 - come sottoscritto nel Protocollo di intesa del 2023 e necessario per rendere "Funzionale" il 1° stralcio;
- b) la mitigazione degli impatti paesaggistici e ambientali realizzando un vero e proprio bosco urbano a tutela dell'area dei "Laghetti di Lammari", (anche da realizzarsi con il contributo di altri soggetti pubblici e/o privati) e realizzando il massimo abbassamento della livelletta dalla rotatoria di Via delle Ville alla rotatoria di Via Pesciatina, compatibilmente con le opere connesse tenendo conto anche del parere della Commissione del Paesaggio del Comune di Capannori.

Il parere pertanto è da ritenersi favorevole, se e soltanto se, sussiste l'accoglimento delle due condizioni espresse ai punti a) e b).

Il Dirigente
Assetto del Territorio, Patrimonio e Suap
Luca Gentili

Il Sindaco
Giordano Del Chiaro

Capannori, 05 Novembre 2024



COMUNE DI CAPANNORI
PROVINCIA DI LUCCA

Delibera n. **240**
Del **05 novembre 2024**

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Espressione parere condizionato.

In data odierna, alle ore 14:30, in modalità mista ai sensi del regolamento di organizzazione delle sedute della Giunta Comunale adottato con delibera di GC n. 34 del 01.04.2022, si è riunita la Giunta comunale regolarmente convocata per trattare gli affari posti all'ordine del giorno.

Presiede l'adunanza GIORDANO DEL CHIARO nella sua qualità di SINDACO.

Assessori Presenti (P) N. 8 e Assenti (A) N. 0

N	Nominativo	Funzione	P/A
1	DEL CHIARO GIORDANO	SINDACO	P
2	FRANCESCONI MATTEO	VICE SINDACO	P
3	CARMASSI ILARIA	ASSESSORE	P
4	SARTI SILVIA	ASSESSORE	P
5	DEL CARLO DAVIDE	ASSESSORE	P
6	PISANI SILVANA	ASSESSORE	P
7	FREDIANI SERENA	ASSESSORE	P
8	BERTI CLAUDIA	ASSESSORE	P

Partecipa in modalità videoconferenza l'ASS. FREDIANI.

Assiste VERA AQUINO in qualità di SEGRETARIO GENERALE del Comune, incaricato della redazione del verbale.

Il Presidente, riconosciuta la validità del numero legale degli intervenuti per poter deliberare, dichiara aperta la seduta.



COMUNE DI CAPANNORI
PROVINCIA DI LUCCA

OGGETTO: Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Espressione parere condizionato.

LA GIUNTA COMUNALE

Viste:

- la deliberazione di Consiglio Comunale n. 80 del 12/12/2023, con la quale è stato approvato il DUP (Documento Unico di Programmazione) "2024 -2026";
- la deliberazione di Giunta Comunale n. 33 del 13/2/2024 con la quale è stato approvato il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (P.I.A.O) 2024-2026 ;

Vista la necessità di un sistema tangenziale che liberi i centri abitati dal traffico, condivisa da tutti gli enti locali interessati territorialmente, oltre che dalla Associazione Industriali e Camera di Commercio, e ratificata con la firma del "Documento di Intesa sulle Infrastrutture necessarie a migliorare il sistema della mobilità nella Piana di Lucca" avvenuta in data 6 marzo 2008, a valle della delibera della Giunta Regionale Toscana n. 1020 del 17 ottobre 2005 e degli studi e valutazioni sul sistema infrastrutturale della Piana di Lucca effettuati dalla Provincia di Lucca;

Sottolineata la necessità della realizzazione dell'intero sistema tangenziale (asse nord-sud e asse est-ovest e ovest-est) perché la funzionalità dell'opera sia totalmente efficace e migliori la vivibilità dell'intera Piana di Lucca;

Richiamate:

- la Delibera di Consiglio Comunale n. 24 del 18/04/2019 "Sistema tangenziale di Lucca - viabilità est di Luca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'A11 Frizzone e Lucca est - Progetto ANAS SPA assi viari - Parere dell'Amministrazione comunale in merito alla localizzazione dell'infrastruttura viaria" con la quale tra l'altro sono state richieste modifiche al progetto definitivo ;
- l'Osservazione in ordine all'avvio del procedimento volto all'approvazione della seconda soluzione del progetto definitivo, inviato dal Comune di Capannori con prot.19427 del 22/03/2023;

Visto il Protocollo d'intesa volto ad ottimizzare l'integrazione tra le opere stradali del "Sistema Tangenziale di Lucca" e quelle ferroviarie programmate da RFI nell'ambito del raddoppio della tratta Pescia-Lucca, sottoscritto nel settembre 2023 tra tutti i soggetti interessati (Regione Toscana, Commissario straordinario, Anas, RFI, Provincia di Lucca, Comune di Capannori e Comune di Lucca) e il Gruppo di Lavoro Tecnico, approvato con Delibera di Giunta n.88 del 07/04/2023 "Approvazione Protocollo d'intesa tra la Regione Toscana, Commissario Straordinario di Governo, ANAS S.p.A., Provincia di Lucca, Comune di Lucca e Comune di Capannori per la costituzione di un tavolo tecnico finalizzato a valutare le osservazioni presentate dagli Enti Locali e le relative modifiche progettuali";

Visti i verbali delle sedute del "Tavolo tecnico"istituito in data 16 ottobre 2023 in attuazione dell'art.3 del suddetto Protocollo, presieduto dal Commissario straordinario e composto da un rappresentante di Regione Toscana, Anas, Provincia di Lucca e dei Comuni di Capannori e Lucca, le cui attività si sono concluse in data 8 marzo 2024, nell'ambito del quale sono state verificate le osservazioni presentate dagli Enti locali sull'opera in oggetto;

Tenuto conto del sopralluogo svolto insieme ai referenti ANAS e all'ufficio del Commissario effettuato presso i laghetti di Lammari in data 26 Luglio 2024, e della seguente richiesta di modifiche trasmessa con prot.52801 del 09/08/2024;

Viste le soluzioni proposte da ANAS in merito alle proposte di modifica progettuale mosse in sede di Tavolo tecnico, ed apprezzato l'accoglimento di alcune modifiche richieste dal Comune di Capannori;

Tenuto conto che tali risultanze contenevano la disponibilità ad accogliere, in fase di progettazione esecutiva, anche ulteriori modifiche;

Ritenuto importante il percorso condiviso per modificare il progetto ANAS;

Rimarcata l'importanza dell'opera ai fini dell'alleggerimento dal traffico pesante che attraversa la piana ed in particolare i centri abitati che insistono sul territorio del comune di Capannori

Dato atto che con prot.54744 del 26/8/2024 il Commissario straordinario ha indetta apposita Conferenza di Servizi decisoria, ai sensi degli artt. 2 3 del D.P.R. 383/1994 e s.m.i e dell'art. 14 comma 2 della L.241/1990 e s.m.i., da svolgersi in forma semplificata ed in modalità asincrona al fine di ottenere, sul citato progetto, le intese, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente anche ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato - Regione;

Richiamati il verbale dell'incontro del N.I.C.V. del 28/10/2024 e il parere della Commissione Comunale del Paesaggio del 04/11/2024, allegati alla presente delibera come parte integrante del presente parere

Ritenuto indispensabile, **come condizione per esprimere assenso**, che vengano accolte le seguenti condizioni:

- a) la realizzazione contestuale dell'asse nord-sud del collegamento dello stesso con il casello autostradale del Frizzone tramite :la realizzazione della "Bretellina", l'adeguamento di Via Tazio Nuvolari, realizzazione da parte di ANAS, nell'ambito del 1° Stralcio, dell'Opera connessa nella tratta tra l'intersezione di Via Tazio Nuvolari con la S.S. 439 e Via del Frizzone, l'adeguamento di via del Rogio, l'adeguamento di via del Frizzone tra via del Rogio e le rampe di svincolo dell'A11 - come sottoscritto nel Protocollo di intesa del 2023 e necessario per rendere "Funzionale " il 1° stralcio;
- b) la mitigazione degli impatti paesaggistici e ambientali realizzando un vero e proprio bosco a corredo dell'area dei "Lagheti di Lammari", (anche da realizzarsi con il contributo di altri soggetti pubblici e/o privati) e realizzando il massimo abbassamento della livelletta dalla rotatoria di Via delle Ville alla rotatoria di Via Pesciatina, compatibilmente con le opere connesse tenendo conto anche del parere della Commissione del Paesaggio del Comune di Capannori;

Richiamato il parere espresso dall'avv. Toscano, a seguito di incarico con D.D.1348 del 25/10/2024, allegato alla presente delibera come parte integrante;

Considerato che negli strumenti urbanistici dell'Ente seguirà la presa d'atto dell'intervento di cui trattasi, nei modi e nei termini previsti dalla legge;;

Visto il parere in ordine alla regolarità tecnica, espresso ai sensi degli art. 49, c. 1 e 147 bis, c. 1 del D.Lgs 267/2000 attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, allegato, e in assenza di quello di regolarità contabile poiché l'atto non comporta riflessi diretti/indiretti sulla situazione economico-patrimoniale dell'ente, entrambi in allegato;

Con sette voti favorevoli e uno contrario (ASS. SILVIA SARTI);

DELIBERA

1) di far proprio il parere del NICV e di dare mandato al Dirigente del Settore Assetto del Territorio, Patrimonio e SUAP, di esprimere parere favorevole al progetto se e soltanto se, sussiste l'accoglimento delle due condizioni espresse in premessa ai punti a), b) trasmettendo il presente atto in sede di Conferenza

dei Servizi, indetta con nota del Commissario straordinario pervenuta al prot.54744 del 26/8/2024.

Con successiva votazione, a fronte di sette voti favorevoli e uno contrario (ASS. SILVIA SARTI);

DELIBERA altresì

di dichiarare il presente atto, immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 c. 4 del D.Lgs.267/00 al fine di poter procedere quanto prima alla trasmissione del parere di cui alla conferenza dei servizi descritta in premessa.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL SEGRETARIO GENERALE
VERA AQUINO

IL SINDACO
GIORDANO DEL CHIARO



COMUNE DI CAPANNORI

Provincia di Lucca

Regolamento Comunale sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi - Nucleo Interno Comunale per la Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi e di Valutazione di Impatto Ambientale di Progetti

Conferenza dei servizi inerente il progetto definitivo S.S. 12 "dell'Abetone e Del Brennero". Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale.

Visto il "Regolamento comunale sull'Ordinamento Generale degli Uffici e dei Servizi" ed in particolare l'allegato 1.3 denominato "Norme per il funzionamento del Nucleo Interno Comunale per la Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi e di Valutazione di Impatto Ambientale di Progetti";

Richiamato il Protocollo d'intesa volto ad ottimizzare l'integrazione tra le opere stradali del "Sistema Tangenziale di Lucca" e quelle ferroviarie programmate da RFI nell'ambito del raddoppio della tratta Pescia-Lucca, sottoscritto nel settembre 2023 tra tutti i soggetti interessati (Regione Toscana, Commissario straordinario, Anas, RFI, Provincia di Lucca, Comune di Capannori e Comune di Lucca) e il Gruppo di Lavoro Tecnico istituito in data 16 ottobre 2023 in attuazione dell'art. 3 del Protocollo, presieduto dal Commissario straordinario e composto da un rappresentante di Regione Toscana, Anas, Provincia di Lucca ed i Comuni di Capannori e Lucca, le cui attività si sono concluse in data 8 marzo 2024, nell'ambito del quale sono state verificate le osservazioni presentate dagli Enti locali sull'opera in oggetto.

Dato atto che con prot.54744 del 26/8/2024 il Il Commissario straordinario ing. Eutimio MUCILLI ha indetta apposita Conferenza di Servizi decisoria, ai sensi degli artt. 2 3 del D.P.R. 383/1994 e s.m.i e dell'art. 14 comma 2 della L.241/1990 e s.m.i., da svolgersi in forma semplificata ed in modalità asincrona al fine di ottenere, sul citato progetto, le intese, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta e gli assensi,

	<p>2) aggiornare gli elaborati del progetto definitivo riportando gli esiti del tavolo tecnico: il progetto deve rappresentare la viabilità di progetto di raccordo tra la rotonda dell'ospedale e l'incrocio tra via di tiglio e via del Marginone, in sostituzione del collegamento più a est previsto nel progetto definitivo.</p> <p>Di tale tratto si dovrà ottenere specifica autorizzazione paesaggistica.</p> <p>Il tratto è necessario per rendere "funzionale" il Lotto oggetto della presente conferente dei Servizi. (cfr.punto 7 dei riferimenti alle richieste di integrazione).</p>	
	<p>3) In sede di progettazione esecutiva dovrà essere tenuto conto <u>almeno</u> degli abbassamenti accordati in sede di tavolo tecnico attuando comunque il massimo abbassamento della livelletta compatibilmente con le opere connesse e relative esigenze tecniche , tenendo conto anche del parere della Commissione del Paesaggio del Comune di Capannori (cfr.punto 19 dei riferimenti alle richieste di integrazione).</p>	
	<p>4) Nelle fasi di progettazione esecutiva dovrà essere previsto l'adeguamento della Via delle Piagge seconda dallo svincolo di progetto della rotatoria di collegamento con la zona industriale di San Pietro a Vico e Marlia almeno fino all'intersezione con via del Fanuccio, come Strada locale extraurbana di tipo "F1" ai sensi del DM 05/11/2001 e pertanto con una sezione trasversale di 9 metri di larghezza atta a sostenere il presumibile intenso traffico di mezzi autoarticolati.</p> <p>Inoltre in fase di progetto esecutivo dovrà essere previsto l'adeguamento dell'intersezione tra la Via delle Piagge seconda e via del Fanuccio al fine di garantire la corretta visibilità e quindi la sicurezza delle manovre di svolta dei mezzi pesanti in corrispondenza della stessa;</p>	
	<p>5) Per quanto riguarda le opere di mitigazione e rinaturalizzazione previste in prossimità dei Laghetti di Lammari si rimanda al parere della commissione del paesaggio ed alla richiesta di integrazioni di cui al ns prot.n.52801 del 09/08/2024 contenente il Verbale del sopralluogo presso i Laghetti di Lammari;</p>	
	4	

	Fermo restando quanto sopra, si invita il proponente a valutare la disponibilità di altri soggetti pubblici e privati a contribuire ad ulteriore implementazione delle aree boscate	
	I membri del Nucleo Interno Comunale di Valutazione (N.I.C.V.), inoltre , indicano le seguenti <u>raccomandazioni</u> :	
	<ul style="list-style-type: none"> • dovrà essere fornito il progetto definitivo completo delle modifiche risultanti dagli esiti della Conferenza dei servizi, anche in formato shape • Fermo restando il rispetto del DM 19/04/2006 si raccomanda di implementare la sicurezza dell'immissione per i veicoli provenienti da Nord da via della Madonnina ipotizzando ad es. obbligo di svolta a destra. <i>(cfr.punto 2 dei riferimenti alle richieste di integrazione).</i> • Fermo restando che ai fini della sicurezza non si ritiene nessuna delle soluzioni proposte completamente esaustiva per la messa in sicurezza dell'intersezione del tracciato ciclopeditonale esistente della via Francigena con la Via Chelini e con la Via della Madonnina, si richiede che nel progetto esecutivo sia valutata la possibilità di spostare l'attraversamento della pista ciclopeditonale esistente più a ridosso possibile alla rotatoria <i>(cfr.punto 3 dei riferimenti alle richieste di integrazione).</i> • Per quanto riguarda la localizzazione delle aree di cantiere: si raccomanda ad ANAS di attuare ulteriori attività di monitoraggio qualora si rendessero necessarie per l'insorgere di situazioni contingibili <i>(cfr.punto 10 dei riferimenti alle richieste di integrazione).</i> • In merito alle modalità di approvvigionamento della risorsa idrica funzionale alle attività di cantiere e di costruzione della nuova infrastruttura, ed ai luoghi ove si prevedono aggettamenti della tavola d'acqua al fine di consentire le lavorazioni in progetto: dato atto che sarà ottemperato con lo sviluppo della progettazione esecutiva, si raccomanda che le modifiche della superficie piezometrica indotte dall'attività di cantiere debbano essere oggetto di apposito monitoraggio al fine di evitare l'insorgenza di problematiche connesse a carenza di risorsa per uso domestico ed igienico- 	
	5	

	richiesta Capannori	risposta ANAS	per parere
<u>Per quanto riguarda gli aspetti trasportistici e gli aspetti tecnici delle infrastrutture.</u>			
1	<p>in considerazione del fatto che, a seguito della stipula del protocollo d'intesa volto ad ottimizzare l'integrazione tra le opere stradali del "Sistema tangenziale est di Lucca" e quelle ferroviarie programmate da RFI, la previsione del progetto dell'infrastruttura sulla Via Domenico Chelini si interrompe in corrispondenza della previsione di rotatoria di intersezione con la viabilità denominata G-H di collegamento con l'area industriale di Carraia (cap.1. pag. 4 e 5 dell'Elab.T00EG00GENRE01B - relazione generale) c.d. "bretellina di Carraia" di cui al progetto definitivo R.F.I. di <i>Potenziamento linea ferroviaria Pistoia - Lucca</i>, ed in considerazione del fatto che nell'osservazione prot.19427 del 22/03/2023 era stato richiesto che nel primo stralcio funzionale venisse previsto l'intero collegamento tra l'asse nord-sud e il casello autostradale di Capannori, si ritiene necessaria l'integrazione della seguente documentazione:</p> <p>un cronoprogramma del coordinamento della tempistica prevista per la realizzazione delle infrastrutture assi viari e della viabilità denominata G-H di collegamento con l'area industriale di Carraia (cap.1. pag. 4 e 5 dell'Elab.T00EG00GENRE01B - relazione generale) c.d. "bretellina di Carraia" di cui al</p>	<p>detto collegamento era stato risolto dal progetto definitivo attraverso la previsione di realizzazione dell'Asse Est-Ovest, il cui tracciato, della lunghezza di 4,6 km, si sviluppava quasi interamente sulla viabilità esistente (eliminato per protocollo d'intesa su richiesta nostra) l'oggetto della determinazione da assumere con la presente CdS è l'esecuzione degli interventi di cui al progetto definitivo relativo a: S.S.12 "dell'Abetone e Del Brennero", <i>Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale</i>,</p> <p>il medesimo progetto definitivo è corredato di apposito cronoprogramma dei lavori, aggiornato in considerazione di quanto sopra ed identificato con il codice T00EG04GENCR01B nell'ambito della sezione 01 -ELABORATI GENERALI, mentre si rinvia al menzionato Protocollo d'Intesa 2023 per gli aspetti riguardanti il coordinamento temporale</p>	<p>Prescrizione: fermo restando l'oggetto della determinazione da assumere con la presente CdS , si prescrive , come previsto nel protocollo d'intesa approvato con DGC n.88 del 07/04/2023, per rendere "Funzionale" il primo lotto sono necessari :</p> <p>1-la realizzazione da parte di RFI della nuova viabilità di superamento della linea ferroviaria Pistoia - Lucca – Pisa S.R., tratta Pescia-Lucca, per la soppressione del PL alla progr. 39+139 (tratto G-H allegato 1 del protocollo d'intesa)</p> <p>2 l'adeguamento di Via Tazio Nuvolari, nel tratto di raccordo tra l'intersezione con la nuova viabilità realizzata da RFI e l'intersezione con la S.S. 439 (tratto H-I Allegato 1 del protocollo d'intesa) e di via del Frizzone, tra via del Rogio e le rampe di svincolo dell'A11 (tratto F – Casello A11 del Frizzone – allegato 1 del protocollo d'intesa)</p> <p>3- realizzazione da parte di ANAS, nell'ambito del 1° Stralcio, dell'Opera connessa nella tratta tra l'intersezione di Via Tazio Nuvolari con la S.S. 439 e Via del Frizzone (tratto I-F Allegato 1)</p>

	progetto definitivo R.F.I. di <i>Potenziamento linea ferroviaria Pistoia – Lucca</i>	dell'insieme degli interventi di viabilità ivi previsti.	
2	approfondimento delle modalità di gestione dell'immissione da via della 2 Madonna in direzione nord-sud sull'asse di progetto, attualmente governata da stop sia per la svolta a destra che per quella a sinistra (cfr. Elab. P00PS01STDPP03A – Planimetria di progetto asse principale tav. 3 di 3). Come già espresso in osservazione prot.19427 del 22/03/2023, si ritiene che l'innesto attualmente previsto possa generare notevole rischio di incidentalità	<i>per le manovre non prioritarie le verifiche vengono sviluppate secondo il criterio dei triangoli di visibilità relativi ai punti di conflitto di intersezione generati dalle correnti veicolari"</i> (Cap. 4.6). Si riporta di seguito la verifica condotta al fine di dimostrare la rispondenza dell'intersezione ai requisiti normativi in termini di sicurezza	Raccomandazione: Fermo restando il rispetto del DM 19/04/2006 si raccomanda di implementare la sicurezza dell'immissione per i veicoli provenienti da Nord da via della Madonna ipotizzando ad es. obbligo di svolta a destra.
3	Fermo restando che ai fini della sicurezza non si ritiene nessuna delle soluzioni proposte in fase di Tavolo Tecnico esaustiva per la messa in sicurezza dell'intersezione del tracciato ciclopedonale esistente della via Francigena con la Via Chelini e con la Via della Madonna, si chiede comunque l'indicazione della soluzione definitiva tra quelle proposte, e la rappresentazione della stessa pista ciclabile e della soluzione di attraversamento nelle corrispondenti tavole progettuali	l'ipotesi di risolvere le interferenze con la via Francigena mediante sottopassi/sovrappassi non risulta attuabile sulla base dei vincoli morfologici, antropici e delle problematiche idrauliche e, pertanto, si è proposta la scelta tra alcune delle misure di miglioramento della sicurezza degli attraversamenti già adottate in corrispondenza di altri attraversamenti esistenti lungo l'itinerario in parola. Pertanto, l'Amministrazione comunale, nel rilasciare il proprio assenso alla realizzazione delle opere così come presentate potrà formulare, in seno alla presente Conferenza di Servizi, la propria scelta in ordine alle diverse soluzioni proposte, che verrà poi acquisita ai fini dello sviluppo dei conseguenti dettagli progettuali nell'ambito della progettazione esecutiva.	Raccomandazione: Fermo restando che ai fini della sicurezza non si ritiene nessuna delle soluzioni proposte completamente esaustiva per la messa in sicurezza dell'intersezione del tracciato ciclopedonale esistente della via Francigena con la Via Chelini e con la Via della Madonna, si richiede che nel progetto esecutivo sia valutata la possibilità di spostare l'attraversamento della pista ciclopedonale esistente più a ridosso possibile alla rotonda
4	integrazione dell'elaborato P00PS00STDRE02A "analisi trasportistica", in cui sono analizzati l'evoluzione della domanda di trasporto (per	considerata già ottemperata. il progetto definitivo in esame non ha previsto interventi di connessione della direttrice principale con le viabilità in	

	<p>verificare se i dati di traffico del 2013 mantengono o meno la loro validità) e la verifica geometrica e funzionale delle intersezioni, con la valutazione della variazione dei flussi di traffico su Viale Europa, via del Brennero, via Pesciatina a seguito della realizzazione degli assi.</p>	<p>prossimità delle aree produttive di San Pietro a Vico e Marlia, ma tale esigenza è stata manifestata dagli Enti Locali in sede di Gruppo di Lavoro Tecnico, in relazione ai dati di traffico veicolare dai medesimi registrati.</p>	
5	<p><u>Per quanto riguarda la conformità con i quadri conoscitivi e strategici degli strumenti urbanistici in formazione e vigenti</u>, dato atto che con D.C.C. n°85/2023 5 del Consiglio Comunale di Capannori, con D.C.C. n°91/2023 del Consiglio Comunale di Altopascio, con D.C.C. n°109/2023 del Consiglio Comunale di Porcari, con D.C.C. n° 51/2023 del Consiglio Comunale di Villa Basilica, è stato adottato il Piano Strutturale Intercomunale dei Comuni di Capannori, Altopascio, Porcari, Villa Basilica, si è ritenuto necessario richiedere la verifica di conformità del progetto al quadro conoscitivo, agli indirizzi ed obiettivi strategici del Piano Strutturale Intercomunale adottato e la verifica dell'intervento rispetto ai contenuti e le condizioni del Rapporto Ambientale adottato;</p>	<p>Nell'ambito della sezione 19 – PAESAGGISTICA, all'interno della Relazione Paesaggistica (codice T00IA36AMBRE01C) è stato aggiunto un paragrafo (par.2.4), in cui è stata riportata un'analisi del quadro programmatico e del quadro conoscitivo del Piano Strutturale Intercomunale di Capannori, Altopascio, Porcari e Villa Basilica del dicembre 2023, al fine di evidenziare le congruenze con quanto già riportato in progetto. Dalle analisi svolte non emergono differenze significative.</p>	
<p><u>In merito agli aspetti geologici ed idraulici.</u></p>			
6	<p>si è ritenuto necessario, in considerazione della rilevanza che l'infrastruttura in esame può comportare soprattutto sugli aspetti geologici ed idraulici, che le valutazioni geologiche, geomorfologiche, sismiche ed idrauliche del progetto definitivo di cui alle sezioni 02-GEOLOGIA, 03-IDROLOGIA E IDRAULICA, 04 GEOTECNICA, 05 SISMICA, siano verificate</p>	<p>Nell'ambito della sezione 19 – PAESAGGISTICA, all'interno della Relazione Paesaggistica (codice T00IA36AMBRE01C) è stato aggiunto un paragrafo (par.2.4).</p>	

	rispetto agli studi del Piano Strutturale Intercomunale adottato nel mese di dicembre 2023 nell'ambito del quale è stata effettuata un revisione/aggiornamento del quadro conoscitivo in ambito geologico ed idraulico e del quadro delle pericolosità geomorfologica, idraulica e sismica;		
7	si richiede, inoltre, la documentazione inerente alla cancellazione del braccetto di Via del Marginone (in corrispondenza con l'intersezione con Via di Tiglio), come da verbale finale del tavolo tecnico (punto n. 6 verbale tavolo tecnico), in accoglimento della richiesta fatta dal Comune di Capannori e dal Comune di Lucca;	il progetto definitivo è corredato di apposito elaborato identificato con il codice T00EG00GENPL09A nell'ambito della sezione 01 - ELABORATI GENERALI	Prescrizione : aggiornare gli elaborati del progetto definitivo riportando gli esiti del tavolo tecnico: il progetto deve rappresentare la viabilità di progetto di raccordo tra la rotonda dell'ospedale e l'incrocio tra via di tiglio e via del marginone in sostituzione del collegamento previsto nel progetto definitivo più a est. Di tale tratto si dovrà ottenere specifica autorizzazione paesaggistica. Il tratto è necessario per rendere "funzionale" il Lotto oggetto della presente conferente dei Servizi.
8	In relazione alla situazione delle frazioni di Santa Margherita e Pieve San Paolo si chiede il cronoprogramma di realizzazione dell'Asse Est-Ovest o soluzioni alternative in relazione al collegamento tra il traffico afferente alla nuova rotonda, la Città di Lucca ed il casello di Lucca Est;	Si rimanda a quanto previsto nel II stralcio del sistema tangenziale confermato nel contratto di programma 2021/2025 tra ANAS e MIT approvato con Delibera CIPESS n. 6 del 21/03/2024.	
9	<u>Inoltre per quanto riguarda la fase di cantiere</u> si rende necessario che l'area del cantiere base posto nel Comune di Capannori sia verificata rispetto agli aspetti geologici, geomorfologici ed idraulici indicati nel piano strutturale intercomunale approvato con Delib. del C.C. n. 85 del 27/12/2023.	La valutazione degli elaborati relativi alla pericolosità geologica, geomorfologica e idraulica conferma i parametri già considerati nel progetto per l'area del cantiere base nel Comune di Capannori (elaborato T00CA00CANSC03A).	
10	Premesso che si ritiene che il tracciato della	Si rappresenta che la tematica della localizzazione	Si raccomanda ad ANAS di attuare ulteriori

	<p>viabilità di collegamento tra il cantiere base e la Via della Madonnina comporti potenziali disagi e inconvenienti igienico-sanitari con le abitazioni che sfiora, valutando nel contempo la possibilità di poter spostare l'area di cantiere più lontano dai ricettori ivi presenti al fine di minimizzare i potenziali inconvenienti igienico-sanitari connessi con l'attività di cantiere, si chiede l'indicazione, in uno specifico elaborato di dettaglio, del tracciato e delle caratteristiche della viabilità di collegamento del cantiere base agli assi viari presenti in zona;</p>	<p>delle aree di cantiere è stata già esaminata nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, conclusosi con l'attestazione della compatibilità ambientale, di cui alla Delibera CIPE n. 38/2016 di approvazione del progetto preliminare del 1° stralcio del Sistema Tangenziale est di Lucca. La stessa è stata, poi, ulteriormente analizzata nell'ambito della precitata Verifica di Ottemperanza, conclusasi favorevolmente – come da Decreto Direttoriale DVA-DEC-444 del MATTM (ora MASE) del 19.12.2019, sulla base del parere n. 3199/2019 della CTVIA.</p>	<p>attività di monitoraggio qualora si rendessero necessarie per l'insorgere di situazioni contingibili.</p>
11-12	<p>Indicazione delle modalità di approvvigionamento della risorsa idrica funzionale alle attività di cantiere e di costruzione della nuova infrastruttura, i quantitativi stimati necessari, le eventuali interferenze con la rete idrica pubblica ovvero altri punti di prelievo della risorsa idrica superficiale/sotterranea; Indicazione dei luoghi e delle attività di cantiere ove si prevedono aggettamenti della tavola d'acqua al fine di consentire le lavorazioni in progetto, esplicitando le modalità, i quantitativi stimati di emungimento, le eventuali interferenze con altri punti di prelievo della risorsa idrica superficiale/sotterranea;</p>	<p>le integrazioni di cui trattasi verranno sviluppate nella successiva fase di progettazione esecutiva, in coerenza con il parere di ottemperanza del MASE.</p>	<p>Si prende atto che quanto osservato sarà ottemperato con lo sviluppo della progettazione esecutiva. Si raccomanda che le modifiche della superficie piezometrica indotte dall'attività di cantiere debbano essere oggetto di apposito monitoraggio al fine di evitare l'insorgenza di problematiche connesse a carenza di risorsa per uso domestico ed igienico-sanitario per gli utenti che si approvvigionano direttamente dalla falda.</p>
13	<p>Per quanto riguarda la <u>verifica della necessità di rilascio di autorizzazioni inerenti il vincolo idrogeologico</u> si rileva che il progetto proposto non specifica se gli interventi in progetto interessino, con operazioni di taglio ed abbattimento, aree boscate così come definite dall'art. 3 della L.R.</p>	<p>integrazione carta dei vincoli (sez. paesaggistica) con migliore evidenziazione delle interferenze con aree boscate</p>	

	39/00 e s.m.i, per tale motivo si richiede di individuare tali eventuali aree specificandone l'estensione oggetto di abbattimento e quali misure si intendono attuare per la mitigazione dell'impatto. Si richiede pertanto apposita cartografia di dettaglio dove siano riportati le aree boscate interferite dai nuovi assi viari nonché dalle viabilità di raccordo e dalle aree di cantiere.		
In merito agli aspetti di mitigazione ambientale ed acustica è ritenuto necessario			
14	verificare la necessità di prevedere interventi di mitigazione acustica in corrispondenza dei seguenti ricettori (immobile ed aree di pertinenza); n. 1763, n. 1023, n. 2447, n. 2611 per il periodo di riferimento diurno; n. 1763, n. 1023, n. 748, n. 2447, n. 2611 per il periodo di riferimento notturno; si evidenzia inoltre che il recettore n. 2046 è da considerarsi sensibile (attività scolastica).	la richiesta potrà trovare trattazione in successiva sede progettuale esecutiva	Si prende atto che quanto osservato sarà ottemperato con lo sviluppo della progettazione esecutiva. Si raccomanda la puntuale attuazione del programma di monitoraggio sia durante l'esecuzione dei lavori che nella fase di esercizio dell'opera. Si ricorda la necessità di verificare puntualmente il rispetto dei limiti acustici presso il ricettore n. 2046 (attività scolastica).
15	Si rileva che la "Relazione Atmosferica" fonda le sue valutazioni sull'analisi meteorologica dei dati climatici della stazione di Pisa San Giusto. Detta stazione è posta in un contesto morfologico e climatico non rappresentativo del contesto della piana di Lucca, mentre si ritiene necessario che le valutazioni meteorologiche tengano conto dei dati meteorologici delle stazioni presenti nell'ambito della Pianura di Lucca. Inoltre la "Relazione Atmosferica" fa riferimento al Piano di Azione di cui alla L.R. 9/2010 per il triennio 2016-2018 redatto congiuntamente dai comuni di Lucca, Capannori, Porcari, Altopascio e Montecarlo. Detto documento è stato sostituito da successivi	si è fatto riferimento ai dati forniti dall'Aeronautica Militare relativi alla stazione più vicina all'area di intervento e caratteristica del territorio in esame, rappresentata dalla centralina di Pisa San Giusto. Per quanto riguarda, invece, i dati meteorologici utilizzati per le simulazioni modellistiche si è fatto riferimento ai dati di ARPAT, relativi al punto posto alla periferia orientale della città di Lucca. Sono stati utilizzati questi dati in quanto si sono evidenziate molte difficoltà per l'impiego dei dati anemometrici raccolti dalle stazioni meteorologiche gestite dalla Regione Toscana presenti sull'area Piana Lucchese	Tenuto conto della specificità ambientale della piana di Lucca ed in seguito all'inquadramento normativo regionale (DGRT 228/2023 che individua la pianura di Lucca come area critica per le PM10) si invita a effettuare valutazioni che tengano conto anche della meteorologia della Piana di Lucca, basandosi anche sui dati disponibili dalle stazioni meteorologiche locali (ad es. stazioni meteorologiche di Lucca – orto botanico, Capannori – San Piero a Marcigliano, Capannori etc.) Si raccomanda la puntuale attuazione del programma di monitoraggio sia durante l'esecuzione dei lavori che nella fase di esercizio dell'opera.

	aggiornamenti ai quali si ritiene deve far riferimento.		
16	Il progetto proposto non prevede misure di mitigazione finalizzate al contenimento delle maggiori di PM10 che si vengono a creare in fase di esercizio del nuovo asse viario stante le condizioni di criticità di qualità dell'aria ambiente per tale parametro che interessano l'area della Pianura di Lucca durante il periodo autunnale ed invernale. Tale aspetto costituisce criticità del territorio attraversato dalla nuova viabilità e pertanto il progetto proposto dovrà prevedere interventi e misure atte a limitare le emissioni di polveri o comunque la loro schematura/assorbimento nei confronti dei ricettori più esposti.	Le analisi condotte non hanno restituito la necessità di prevedere misure di mitigazione finalizzate al contenimento delle emissioni di PM10, in quanto agli esiti delle stesse il progetto in esame, nella sua fase di esercizio, non comporta criticità in termini di inquinamento atmosferico sui recettori prossimi alla nuova infrastruttura, atteso che i valori di concentrazione registrati in prossimità di questi rispettano sempre i valori soglia limite definiti in normativa	
17	Si ritiene necessario che le essenze arboree/arbustive da utilizzare abbiano capacità di assorbimento dell'inquinante polveri sottili (PM10) così come definita nelle "LINEE GUIDA PER LA MESSA A DIMORA DI SPECIFICHE SPECIE ARBOREE PER L'ASSORBIMENTO DI BISSIDO DI AZOTO, MATERIALE PARTICOLATO FINE E OZONO" della Regione Toscana.		Si raccomanda l'utilizzo di essenze arboree/arbustive con capacità di assorbimento dell'inquinante polveri sottili (PM10) così come definite nelle "LINEE GUIDA PER LA MESSA A DIMORA DI SPECIFICHE SPECIE ARBOREE PER L'ASSORBIMENTO DI BISSIDO DI AZOTO, MATERIALE PARTICOLATO FINE E OZONO" della Regione Toscana.
in merito alla relazione paesaggistica e alla documentazione necessaria per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, la documentazione è stata esaminata dalla Commissione Comunale per il Paesaggio riunitasi in data 05/09/2024, che ha ritenuto necessario le seguenti integrazioni:			
18	Per quanto riguarda la "Relazione Paesaggistica" si chiede un approfondimento più esaustivo degli effetti sul paesaggio, derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura degli assi viari, con riferimento a: - morfotipi delle quattro invarianti del P.I.T. -	Dal PIT sono state acquisite le strategie per lo sviluppo territoriale: l'area di intervento ricade nell'Ambito 04 – Luchesia. Nel rispetto degli obiettivi del piano sono state definiti particolari sestì d'impianto e opere a verde, tipiche ed elementi	CONDIZIONI (NECESSARIE PER COERENZA COL PIT) - ridurre al minimo l'effetto "barriera" dei tratti in rilevato e dei viadotti, con un tracciato poco elevato rispetto al piano di campagna e con intersezioni a

<p>P.P.R.;</p> <p>- Scheda D'Ambito – Lucchesia (P.I.T. - P.P.R), in relazione al punto 5 “indirizzi per le politiche” e alle direttive correlate all’obiettivo 1 “Riqualificare i rapporti tra Territorio Urbanizzato e Territorio Rurale nella pianura di Lucca, tutelando le residue aree naturali e agricole e favorendo la loro integrazione con le aree urbanizzate” del punto 6.1;</p>	<p>di riferimento dello stesso paesaggio, con i quali sono state definite mirate azioni di inserimento dell’opera infrastrutturale con l’obiettivo di riqualificare il rapporto tra territorio agricolo e urbanizzato. La definizione degli interventi prende spunto da un’attenta lettura della matrice ago sistemica della pianura in buona parte urbanizzata, per mezzo di opere a verde atte a rimarcare la semantica residua di questo brano pianeggiante di territorio.</p>	<p>raso o a sottopassaggio della viabilità esistente realizzare un numero sufficiente di passaggi per il transito in sicurezza di fauna e microfauna;</p> <p>- realizzare opere di mitigazione con estese piantumazioni di alberi e arbusti di fianco al tracciato e con particolare riferimento all’attraversamento in corrispondenza dei Laghetti di Lammari.</p>
<p>In relazione a quanto descritto al paragrafo 5.6 della “Relazione Paesaggistica” e rappresentato nella figura 5-19 si chiede di modificare la gamma cromatica della legenda, al fine di evidenziare meglio le diverse caratteristiche dei tratti stradali;</p>	<p>si è provveduto ad integrare la relazione medesima al capitolo 5.6, nonché l’elaborato grafico T00IA36AMBCT19C “Struttura visiva e ambiti percettivi del Paesaggio”</p>	
<p>Nell’attuale analisi estetico-percettiva del paesaggio, contenuta nel paragrafo 5.6 della “Relazione Paesaggistica”, si chiede una analisi critico-comparativa tra la situazione ex ante ed ex post dell’opera per quanto riguarda la modifica dei valori paesaggistici.</p>	<p>le valutazioni del paesaggio <i>ex ante</i> sono contenute all’interno del capitolo 5.4 “Caratteri ed elementi del paesaggio” della Relazione Paesaggistica. sono stati condotti ulteriori approfondimenti, ai cui esiti l’elaborato T00IA36AMBRE03B “Report Fotosimulazioni” della sezione 19 – PAESAGGISTICA è stato aggiornato con due fotoinserimenti aggiuntivi, di cui uno relativo alla rotatoria sulla SS12, che si aggiunge a quanto già elaborato con l’evidenza del Cavalcaferrovia, e l’altro relativo alla rotatoria San Luca.</p>	
<p>Al fine di una migliore valutazione della scala, in altezza, dell’infrastruttura rispetto alla maglia territoriale del sistema insediativo, si chiede una rappresentazione grafica che indichi, in planimetria,</p>	<p>sono stati redatti degli appositi elaborati, identificati mediante i codici T00IA36AMBCT20A e T00IA36AMBCT21A, dove per quote di altezza dal piano campagna è stata descritta l’infrastruttura</p>	

	l'altezza del nastro stradale e degli edifici ricadenti in un buffer di 50 metri per parte rispetto all'asse del tracciato. Per una maggiore semplicità di lettura sarà sufficiente rappresentare lo sviluppo delle altezze per gradazione di colore (ad esempio, dal giallo, arancione, rosso, ecc...).	stradale, mentre nella fascia di 50 m per lato sono state, sempre per colori, descritte le altezze degli edifici ivi ricompresi.	
	Si riscontra la mancata rappresentazione delle barriere acustiche nella tavola T00IA36AMBPL02B, pertanto si richiede di aggiornare l'elaborato, rappresentandole (in scala) sia in prospetto, che in sezione oltre che riportarle nei foto-inserimenti relativi all'area dei "Laghetti di Lammari- Isola Bassa".	l'elaborato grafico di riferimento è stato aggiornato con l'inserimento dell'opera di mitigazione acustica. Si vedano gli elaborati T00IA36AMBPL02C "Planimetria di inserimento Paesaggistico Ambientale - Tavola 2 di 5" e T00IA36AMBRE03B "Report Fotosimulazioni". Per i prospetti e le sezioni delle stesse si rimanda alla tavola T00IA36AMBDI01A "Tipologico Barriere Acustiche".	
Per quanto riguarda la documentazione, in generale si ritiene che sia necessario integrare la documentazione con:			
19	profilo longitudinale (livellette) definitivi, con indicazione delle quote e dell'andamento planimetrico in esito alle valutazioni proposte da ANAS a seguito della richiesta di abbassamento del tracciato stradale in ambito del tavolo tecnico (attualmente le tavole T00EG00GENFP02A, T00EG00GENFP03A, T00EG00GENFP04A riportano il vecchio tracciato e quote con un indicazione di massima degli abbassamenti proposti)	l'Amministrazione comunale, potrà valutarci nel dettaglio, in fase di sviluppo della progettazione esecutiva, l'effettiva possibilità di abbassamento della livelletta, pervenendo in conseguenza all'esatta definizione dei profili longitudinali.	Prescrizione: In sede di progettazione dovrà essere tenuto conto almeno degli abbassamenti accordati in sede di tavolo tecnico attuando comunque il massimo abbassamento della livelletta compatibilmente con le opere connesse e relative esigenze tecniche connesse, tenendo conto anche del parere della Commissione del Paesaggio del Comune di Capannori
20	indicare se gli elaborati della cartella 06-stradale sono sostituite dagli elaborati corrispondenti di cui alla sezione 01 ELABORATI GENERALI - esito tavolo tecnico	gli elaborati di cui alla sezione 01 ELABORATI GENERALI "ESITO TAVOLO TECNICO", sono illustrativi degli approfondimenti condotti in relazione alle osservazioni presentate nel corso del tavolo tecnico (ai cui esiti sono state individuate le	dovrà essere fornito il progetto definitivo completo delle modifiche risultanti dagli esiti della Conferenza dei servizi, anche in formato shape

		ipotesi ed i termini per il loro possibile recepimento, verificate tecnicamente), le quali in sede di CdS andranno confermate dagli Enti. Tali elaborati non sostituiscono quelli della cartella 06 PROGETTO STRADALE	
21	indicare la soluzione definitiva tra quelle proposte in sede di tavolo tecnico per l'attraversamento di Via del Tanaro, tenendo conto della richiesta generale dell'andamento altimetrico del tracciato;	la richiesta può risultare accoglibile mediante lo sviluppo in sede di progettazione esecutiva di una delle due soluzioni descritte, alternativamente in sottopasso o in sovrappasso (tenendo conto, tuttavia, che la soluzione in sottopasso potrebbe comportare un innalzamento della livelletta di circa 1,5 m, contrapponendosi alla richiesta di abbassare il tracciato, mentre quella con sovrappasso è più impattante dal punto di vista dell'impatto visivo). Pertanto, l'Amministrazione comunale, nel rilasciare il proprio assenso alla realizzazione delle opere così come presentate potrà esprimersi, in seno alla presente Conferenza di Servizi, anche in relazione alle suddette soluzioni proposte.	Raccomandazione: optare per la soluzione che mantenga le livellette più basse
22	è necessario il progetto in formato georeferenziato compatibile con l'ambiente GIS, per un corretto inserimento sul territorio indispensabile ai fini della valutazione, ed in ottemperanza della prescrizione 1.1.2.2. di cui alla Delibera CIPE 38/2016	si rendono disponibili i file compatibili con l'ambiente GIS.	
23	indicazione dei confini comunali amministrativi in tutte le tavole di progetto;	sono stati inseriti negli elaborati a scala 1:2000 del progetto stradale (vedasi elaborati P00PS01STDPP01B, P00PS01STDPP02B, P00PS01STDPP03B, P00PS02STDPP01B, P00PS03STDPP01C).	
24	verifica dell'aggiornamento della base cartografica	verrà fatta per il progetto esecutivo	

25	rilevato che non è tra gli allegati presentati, si ritiene necessario il computo metrico estimativo dell'opera, anche al fine della valutazione dell'impatto economico delle eventuali modifiche da richiedere in fase di conferenza dei servizi	si rende disponibile l'elenco prezzi Anas 2024 (vedasi elaborato T00CM00CMSEE01B).	
<p>Per quanto riguarda l'aspetto di raccordo con le valutazioni effettuate dall'amministrazione in merito alle risultanze suddette, si considera necessario specificare che per la valutazione del progetto sarà necessario integrare la valutazione delle richieste di modifiche progettuali a seguito del sopralluogo ai Laghetti di Lammari, di cui alla nota inviata con nota prot. 52801 del 09/08/2024 del x Sindaco Giordano Del Chiaro, e brevemente sintetizzate di seguito:</p>			
	<p>adeguamento della Via delle Piagge seconda, dallo svincolo di progetto della rotatoria di collegamento con la zona industriale di San Pietro a Vico e Marlia almeno fino all'intersezione con via del Fanuccio, come Strada locale extraurbana di tipo "F1" ai sensi del DM 05/11/2001 e pertanto con una sezione trasversale di 9 metri di larghezza atta a sostenere il presumibile intenso traffico di mezzi autoarticolati. Contestualmente si chiede di verificare, ed eventualmente adeguare, l'intersezione tra le due suddette viabilità al fine di garantire la corretta visibilità e quindi la sicurezza delle manovre di svolta dei mezzi pesanti in corrispondenza della stessa;</p>	<p>l'Amministrazione provinciale, nel rilasciare il proprio assenso alla realizzazione delle opere così come presentate potrà confermare, in seno alla presente Conferenza di Servizi, la prescrizione/condizione di inserimento della rotatoria in argomento, integrandola con l'ulteriore adeguamento dei tratti di viabilità indicati.</p>	<p>Prescrizione: adeguamento della Via delle Piagge seconda, dallo svincolo di progetto della rotatoria di collegamento con la zona industriale di San Pietro a Vico e Marlia almeno fino all'intersezione con via del Fanuccio, come Strada locale extraurbana di tipo "F1" ai sensi del DM 05/11/2001 e pertanto con una sezione trasversale di 9 metri di larghezza atta a sostenere il presumibile intenso traffico di mezzi autoarticolati. Inoltre in fase di progetto esecutivo dovrà essere previsto l'adeguamento dell'intersezione tra la Via delle Piagge seconda e via del Fanuccio al fine di garantire la corretta visibilità e quindi la sicurezza delle manovre di svolta dei mezzi pesanti in corrispondenza della stessa;</p>
	<p>previsione di sottopasso interrato o seminterrato per mantenere la continuità di Via per Corte Randelli, per evitare di dover riportare l'asse viario alla quota necessaria per lo scatolare previsto su Via per Corte Randelli e mantenere la livelletta a una quota inferiore e più costante, dalla rotatoria di via delle ville alla rotatoria di via pesciatina</p>	<p>l'interramento del tracciato non risulta compatibile con la situazione idrologica del contesto in cui si sviluppa l'intervento, dato l'andamento della falda riscontrato nell'ambito territoriale interessato, poiché andrebbe a generare una situazione di estrema vulnerabilità nei confronti del rischio idrologico e idraulico, in questo caso legato al rischio di allagabilità dell'opera.</p>	

<p>previsione di ulteriori piantumazioni di alberature nella zona dei laghetti di lammari, anche su area più estesa rispetto a quanto indicato nelle tavole di adeguamento ambientale.</p>	<p>è stato integrato il paragrafo 6.2 della Relazione Paesaggistica T001A36AMBRE01C riportando nella tabella delle tipologie di opere a verde gli interventi relativi al nuovo impianto previsto nell'ambito dei Laghetti di Lammari.</p>	<p>Prescrizione: Per quanto riguarda le opere di mitigazione e rinaturalizzazione previste in prossimità dei Laghetti di Lammari si rimanda al parere della commissione del paesaggio ed alla richiesta di integrazioni di cui al ns prot 52801 del 09/08/2024; fermo restando quanto sopra, si invita il proponente a valutare la disponibilità degli altri soggetti pubblici e privati a contribuire ad ulteriore implementazione delle aree boscate</p>
--	---	--


**SETTORE ASSETTO DEL TERRITORIO E
PATRIMONIO**

Ufficio Tutela del Territorio
Tel 0583 428502 - 428504 - 428303
email: urbanistica@comune.capannori.lu.it

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

COMMISSIONE PER IL PAESAGGIO
ART. 153 L.R. 10.11.2014 N. 65

La Commissione per il paesaggio, nella seduta del 04/11/2024 alla presenza dei membri

N.	Dati Anagrafici	Qualifica	Presente	Assente
1	Arch. FAZZI ELOISA	Membro	X	
2	Dott. ROVAI MASSIMO	Membro	X	
3	Ing. OTTANI GIANLUIGI	Membro	X	

Vista la domanda di AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ORDINARIA n. AA2024/0068 presentata in data 28/08/2024 dal/i Sig./ri ANAS S.P.A. Prot n. 54744 avente per oggetto "S.S. 12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO". SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA. VIABILITÀ EST DI LUCCA COMPRENDEnte I COLLEGAMENTI TRA PONTE A MORIANO E I CASELLI AUTOSTRADALI DELL'A11 DEL FRIZZONE E DI LUCCA EST - 1° STRALCIO FUNZIONALE. PROGETTO DEFINITIVO".

ESPRIME IL PARERE:

A seguito della disamina della relazione paesaggistica (documento T00IA36AMBRE01C-RELAZIONE PAESAGGISTICA) e relativa documentazione integrativa fornita da ANAS al fine di valutare la compatibilità paesaggistica della proposta progettuale per la realizzazione del "SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° Stralcio, Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti", la Commissione del Paesaggio del Comune di Capannori riporta, di seguito, le sue osservazioni.

L'analisi estetico-percettiva del paesaggio svolta nel paragrafo 5.4. "*Caratteri ed elementi del paesaggio*" risulta esclusivamente orientata alla descrizione e valutazione degli spazi "pieni" (fabbricati residenziali, fabbricati industriali, strade, ecc.), quale esito di un processo di urbanizzazione diffusa che caratterizza una parte limitata dell'area e mai si sofferma nel descrivere la parte preponderante degli spazi "vuoti" (i campi, le alberature, i boschetti) che rappresentano la ricchezza e il "valore paesaggistico e ambientale" di questa parte della Piana di Lucca sui quali la realizzazione del corridoio infrastrutturale avrà un significativo impatto in termini di riduzione / frammentazione / alterazione degli aspetti estetico – percettivi che sono in diretta connessione con i valori storico-identitari delle comunità locali. Di fatto, il corridoio infrastrutturale andrà ad occupare a alterare in modo irreversibile questi spazi riducendo la capacità di resilienza del territorio nel suo complesso.

Come dichiarato nella risposta di ANAS a pag. 35, nell'analisi "[...] sono stati descritti i vari elementi e usi che caratterizzano il paesaggio circostante, ponendo l'attenzione, per mezzo di foto e schemi, su temi quali la visibilità, gli usi e la presenza di detrattori visivi". Si rileva, pertanto, una incompletezza dell'analisi, che limita le proprie considerazioni ai soli detrattori visivi, quasi sottintendendo una totale assenza di elementi di

pregio e/o di valore paesaggistico-ambientale. Un'analisi completa avrebbe richiesto la contestuale valutazione di elementi valoriali quali le tipiche sistemazioni del paesaggio agrario lucchese, ancora presenti nell'area e che subiranno, in modo evidente, gli effetti della realizzazione del corridoio infrastrutturale. Avrebbe richiesto altresì, una disamina del cambiamento della percezione del paesaggio per gli edifici che si troveranno in prossimità del corridoio infrastrutturale e che, rispetto alla situazione ex-ante caratterizzata da visuali aperte e panoramiche, si troveranno a dover "ammirare" i terrapieni e i viadotti del corridoio infrastrutturale.

Si rileva altresì la mancata coerenza dell'intervento con gli obiettivi della Scheda d'ambito Lucchesia del PIT-PPR con riferimento, in particolare, ai punti **5.10 e 5.11** degli "Indirizzi per le politiche", nei quali quale si afferma rispettivamente che:

"10. al fine di riqualificare il territorio della piana è necessario perseguire politiche volte a limitare ulteriori processi di consumo di suolo e di urbanizzazione. Tale indirizzo risulta prioritario per l'area circostante la Riserva Naturale del Lago di Sibolla, la zona settentrionale dell'ex Lago del Bientina, la pianura di Verciano e della Valle del Rio Guappero, la pianura agricola ad est di Lucca e le aree di pertinenza fluviale"

e

"11. nella programmazione di nuovi interventi è necessario: evitare l'inserimento di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo, nonché ulteriori effetti di frammentazione del territorio agricolo da questo derivanti. Nel caso di integrazioni ai grandi corridoi infrastrutturali già esistenti (come l'autostrada A11), garantire che le nuove realizzazioni non ne accentuino l'effetto barriera sia dal punto di vista visuale che ecologico;"

La proposta progettuale contrasta inoltre con l'obiettivo al punto **6.1** della medesima scheda (Disciplina d'uso), che esprime l'esigenza di "Riqualificare i rapporti fra territorio urbanizzato e territorio rurale nella pianura di Lucca, tutelando le residue aree naturali e agricole e favorendo la loro integrazione con le aree urbanizzate". Tale obiettivo è, a sua volta, declinato attraverso le Direttive correlate, al cui rispetto sono tenuti gli enti territoriali e i soggetti pubblici, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano. In particolare, i punti 1.1 e 1.3 specificano la necessità di

"1.1 - evitare i processi di consumo di suolo delle pianure alluvionali con particolare riferimento all'area circostante la Riserva Naturale del Lago di Sibolla, alla zona settentrionale dell'ex Lago del Bientina, alla pianura di Verciano e della Valle del Rio Guappero e conservare le aree agricole in particolare nell'Alta Pianura e nelle zone ad alto rischio idraulico dell'Oltre Serchio lucchese salvaguardando e riqualificando gli spazi aperti ineditati;"

e

"1.3 - tutelare le connessioni ecologiche residue nel territorio di pianura anche evitando l'ulteriore riduzione delle aree rurali".

Pertanto, la proposta progettuale dell'infrastruttura stradale che si sviluppa per la quasi totalità in rilevato o su viadotto e non sul piano di campagna, finirà per costituire una barriera continua che andrà a modificare la percezione estetico-percettivo degli spazi aperti e ridurrà le connessioni ecologiche, è in palese conflitto con le direttive della Scheda d'ambito Lucchesia del PIT-PPR.

Per di più, l'infrastruttura stradale proposta, saldandosi con il tracciato autostradale A11 (Firenze-mare), suddividerebbe ulteriormente la Pianura di Lucca, andando ad estendere una barriera fisica che taglierà la piana stessa e le sue relazioni territoriali "creando, assieme alle circonvallazioni di Capannori-Tassignano e Altopascio-Pesciatina, [...] effetti territoriali di saturazione delle aree intercluse e polarizzazione di aree

industriali lungo nastri continui indistinti” (cfr PIT-PPT), favorendo ulteriori processi di interclusione e saturazione di porzioni di territorio agricolo.

Con particolare riferimento all’indicazione 5.11 del PIT-PPR di “[...] evitare l’inserimento di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo” è da sottolineare che, nonostante l’intenso e diffuso processo di urbanizzazione che, a partire dal 1960, ha interessato la Piana di Lucca, non sono mai state realizzate opere infrastrutturali elevate rispetto al piano di campagna, tanto è che la presenza di viadotti e cavalcavia risulta limitata e prevalentemente concentrata al contesto dell’autostrada A.11 ampliata proprio in quegli anni. A supporto di questa esigenza di “evitare infrastrutture fuori scala” si ricordano le recenti scelte progettuali per eliminare i passaggi a livello sulla linea ferroviaria Firenze-Viareggio che, nonostante i problemi di falda acquifera, hanno sempre privilegiato, la soluzione dei sottopassi (unica eccezione, la viabilità di raccordo con il nuovo casello autostradale di Capannori) mostrando un corretto approccio progettuale alla scala territoriale.

In considerazione di quanto sopra e del fatto che *“l’approccio strutturale al paesaggio non isola porzioni di territorio di particolare rilevanza per la loro conservazione (biotopi, bellezze naturali, centri storici, monumenti, ecc.), ma affronta il paesaggio nella sua dinamica complessiva studiandone le regole genetiche rispetto a un orizzonte temporale di lunga durata”* (relazione del Piano PIT-PPT), **la Commissione ritiene che la soluzione progettuale proposta determini dinamiche di trasformazione del territorio in contrasto con i valori, gli obiettivi e le direttive della Scheda d’ambito Lucchesia del PIT-PPR.**

Pertanto, la **Commissione prescrive** che, in caso esito positivo della Conferenza dei Servizi, le soluzioni progettuali siano orientate:

- a ridurre al minimo l’effetto “barriera” dei tratti in rilevato e dei viadotti con un tracciato poco elevato rispetto al piano di campagna;
- a privilegiare intersezioni a raso o a sottopassaggio in relazione alla viabilità esistente ed un numero sufficiente di passaggi per il transito in sicurezza di fauna e microfauna;
- a realizzare opere di mitigazione con estese piantumazioni di alberi e arbusti di fianco al tracciato e con particolare riferimento all’attraversamento in corrispondenza dei Laghetti di Lammari.

In particolare, per quanto riguarda la modifica richiesta dal Tavolo Tecnico per la “connessione di via di Tiglio – via del Marginone” che interessa un’area boscata vincolata ai sensi dell’art. 142 lett. g) del D.lgs.42/2004 e riportata nella cartografia del P.I.T. - P.P.R., la Commissione rileva che, pur trattandosi di un bosco di recente formazione quale esito dei fenomeni di abbandono dei terreni agricoli (come si evince dal Volo GAI del 1954), la sua valenza ambientale è comunque importante in relazione sia al cambiamento climatico sia alla qualità dell’aria presente nella Piana di Lucca. Pertanto, la Commissione ritiene che la modifica richiesta dal Tavolo Tecnico possa essere accolta a condizione che vi sia una adeguata compensazione della perdita dell’area boscata con un pari incremento di superfici destinate alla piantumazione di alberi ad alto fusto, con specie autoctone tipiche del paesaggio della Piana lucchese.

I membri della Commissione per il Paesaggio

Arch. FAZZI ELOISA

Ing. OTTANI GIANUIGI

Dott. ROVAI MASSIMO



Area Tecnica
Settore Edilizia Scolastica, Pianificazione, Trasporti, Patrimonio e Viabilità

A REGIONE TOSCANA
Settore Programmazione Grandi
Infrastrutture di
Trasporto e Viabilità Regionale
c.a. Marco Ierpi

OGGETTO: S.S. 12 “dell’Abetone e Del Brennero”. Sistema Tangenziale di Lucca. Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell’A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio funzionale. Progetto Definitivo. INDIZIONE CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA SEMPLIFICATA AI SENSI DELL’ART 14-BIS LEGGE 241/1990 E DEL D.P.R. 383/1994 – CON LE MODIFICAZIONI DI CUI ALL’ART. 13 DEL D.L. 76/2020 CONVERTITO CON MODIFICAZIONI NELLA L.120/2020 E S.M.I. TRASMISSIONE PARERE PROVINCIA DI LUCCA A REGIONE TOSCANA.

INQUADRAMENTO

La Provincia di Lucca, in data 26/08/2024, ns protocollo 22960/2024, ha ricevuto l’indizione della Conferenza dei servizi decisoria semplificata, ai sensi dell’art. 14-bis della Legge 241/1990 e ai sensi del D.P.R. 383/1994, con le modificazioni di cui all’art. 13 del D.L. 76/2020 convertito con modificazioni nella L. 120/2020 e s.m.i. Esaminata la documentazione trasmessa, questo Ente inviava richiesta di integrazioni (rif. ns prot. n. 24060/2024 del 09/09/2024). Successivamente, la Provincia di Lucca, in data 13/09/2024, ns protocollo 24434/2024, ha ricevuto copia della comunicazione inviata dal Commissario agli uffici tecnici di ANAS con oggetto la richiesta di risposta alle integrazioni e alle osservazioni ricevute da tutti gli enti coinvolti. Con la medesima comunicazione era altresì stata posticipata la Conferenza di Servizi alla data del 22/11/2024. In data 09/10/2024, rif. ns. prot. n. 26949/2024, la Provincia di Lucca ha ricevuto la documentazione integrativa e la richiesta di ulteriori pareri, contributi e osservazioni con termine ultimo il giorno 08/11/2024. Infine, in data 15/10/2024, rif. ns. prot. n. 27552/2024, la Provincia di Lucca ha ricevuto dalla Regione Toscana richiesta della trasmissione degli eventuali pareri, contributi e osservazioni alla documentazione integrativa) di cui al ns. prot. 26949/2024) entro il giorno 23/10/2024, scadenza successivamente prorogata al 30/10/2024 con comunicazione di cui al ns. prot. n. 28250/2024 del 23/10/2024 per la quale la Provincia chiedeva motivatamente una proroga fino al giorno 5 Novembre 2024.

PREMESSA

Con riferimento al documento T00EG00GENRE06A “Relazione integrativa delle richieste di chiarimenti espresse dagli Enti in Conferenza di Servizi”, di cui alla documentazione integrativa del 09/10/2024, è necessario porre l’attenzione sul fatto che la fattibilità tecnico-economica del progetto è fondata sul documento T00EG00GENRE04A – “Studio di traffico”, che è caratterizzato da una generale obsolescenza dei dati di partenza, approssimazione nell’analisi e carente presentazione dei risultati. Solo a titolo di esempio, si riportano di seguito alcune delle criticità rilevate:



Provincia di Lucca
 Protocollo N. 0029369/2024 del 05/11/2024 - 11.8.1
 Firmatario: FABRIZIO MICHINI
 Documento Principale
 02/00310
 Riproduzione cartacea di originale digitale a norma del D. Lgs. 82/2005 e successive modificazioni stampata da MEC/INI/FABRIZIO il giorno 05/11/2024 attraverso il software StrawEd.

- Le matrici O/D sono basate su dati obsoleti e sono state aggiornate a più riprese su dati anch'essi obsoleti, con la conseguenza che risultano possibili solo parziali considerazioni sui risultati dello studio;
- Il macro-modello impiegato per l'analisi delle condizioni di traffico e dell'impatto su queste, conseguentemente alla realizzazione del Sistema Tangenziale, contiene alcune omissioni, fra cui si segnalano:
 - l'assenza della ferrovia Lucca-Aulla, i cui tempi e frequenze di chiusura dei passaggi a livello nelle ore di punta creano importanti e rilevanti fenomeni di congestione che si propagano a tutte le viabilità limitrofe, soprattutto per quanto riguarda le viabilità radiali di accesso alla città di Lucca;
 - l'inserimento di viabilità che non saranno influenzate dalla presenza degli assi viari;
 - il mancato inserimento nel modello delle modifiche amministrative alla circolazione, soprattutto nei riguardi delle interdizioni di transito ai mezzi pesanti, attualmente in vigore per alcune delle viabilità principali della Piana;
 - in alcuni scenari non è modellata la bretella di connessione fra la SS12/radd e Viale Europa a Lucca;
 - il volume di traffico su alcuni tronchi del sistema tangenziale presentano valori ridotti rispetto a viabilità minori connesse dove risultano altamente improbabili gli incrementi indicati (ad esempio il Tronco T9 e la deviazione verso l'abitato di Paganico);
 Peraltro lo schema della viabilità analizzato è diverso da quello attuale e lo stesso Sistema Tangenziale presenta differenze rispetto a quello in progetto, con riferimento anche alle connessioni con la viabilità esistente.

In considerazione di quanto sopra, dai risultati dello studio di traffico emerge una generale difficoltà di valutazione riguardo alle effettive ricadute in termini di redistribuzione dei volumi di traffico e ai conseguenti benefici.

INSERIMENTO TERRITORIALE DEL TRACCIATO ED OPERE DI MITIGAZIONE

A. Opere di mitigazione e ambito territoriale di riferimento

Questa Provincia, d'intesa con i Comuni interessati fin dalla fase di redazione del Documento Preliminare alla progettazione (anno 2012), ha portato avanti il principio secondo il quale la costruzione della nuova viabilità della Piana di Lucca deve essere un'occasione per impostare nuove politiche di assetto ed organizzazione del territorio: la realizzazione dell'opera non può essere vista esclusivamente in ottica viabilistica, mirata alla sola soluzione del nodo di Lucca, ma deve essere interpretata in una prospettiva strategica di riassetto ambientale e funzionale del territorio mettendo in evidenza l'opportunità di predisporre opere compensative per la significativa perdita di suolo inedito e agricolo legato alla costruzione della nuova infrastruttura. Un principio secondo il quale la realizzazione di opere di mitigazione di tipo paesaggistico ed ambientale devono essere finalizzate alla valorizzazione del territorio e della sua fruibilità da parte dei cittadini: il progetto della viabilità è quindi una opportunità territoriale di indiscutibile valore e utilità per un ambito in cui si desidera recuperare qualità.

Lo studio dei vari contesti paesaggistici della Piana di Lucca era stato quindi condotto fin dalla fase della programmazione della nuova infrastruttura con lo scopo di collocare il progetto della stessa all'interno delle diverse configurazioni territoriali e paesaggistiche individuandone le problematiche che il progetto avrebbe dovuto affrontare e contribuire a risolvere.

Proprio per questo con tale studio fu ritenuto che la geometria delle aree interessate dal progetto della viabilità non potesse riferirsi esclusivamente alla mera sede viaria e alle sue pertinenze, ma dovesse considerare un contesto più ampio, ovvero l'ambito territoriale di riferimento individuato come *“l'ambito necessario per la contestualizzazione della infrastruttura, per raccordare la maglia agraria o per sviluppare una progettazione paesaggistica tesa a recuperare fattori di degrado, di depauperamento del contesto o ancora per compensare il disagio dovuto all'accoglimento della infrastruttura stessa”*.

Il documento denominato *“Elementi per la stesura del Documento di indirizzo alla progettazione dei nuovi assi viari della Piana di Lucca”* elaborato dalla Provincia di Lucca conteneva una elencazione con descrizione



lungo il sistema irriguo) è circa di 2 ettari e mezzo a fronte dell'importante superficie interessata dal nuovo tracciato viario.

Tutto quanto sopra rappresentato evidenzia che, contrariamente a quanto riportato nelle controdeduzioni alle richieste di integrazione di cui alla CdS in oggetto (rif. pag. 29 al paragrafo n. 7 della *Relazione Integrativa delle richieste di chiarimenti*), le opere di mitigazione nella progettazione di ANAS non seguono gli indirizzi del Documento denominato "*Elementi per la stesura del Documento di indirizzo alla progettazione dei nuovi assi viari della Piana di Lucca*" elaborato dalla Provincia di Lucca e allegato al D.P.P. di ANAS (all.3) confermato anche dalla relazione conclusiva dell'Inchiesta Pubblica e quindi non colgono l'obiettivo richiesto esplicitamente dell'integrazione territoriale e di riduzione dell'impatto sul sistema antropico e sull'ambiente naturale.

Non si ritiene condivisibile quanto indicato nella Relazione Integrativa delle richieste di chiarimenti espresse dagli Enti in conferenza dei servizi (a pag.33) secondo cui si dovrebbe tenere conto che "*ulteriori voci di spesa afferiscono all'acquisizione delle aree ove insistono gli interventi di mitigazione. A questi andrebbero aggiunte, altresì, le scelte architettoniche formali delle opere d'arte e/o rivestimento dei muri che concorrono nella mitigazione degli impatti*"; tali scelte attengono al progetto architettonico dell'opera secondo la discrezione del progettista. Al riguardo è opportuno evidenziare che alcuni paramenti di sottopassi in mattoni a faccia vista riportano finestrate a mandolato per simulare caratteri architettonici tipici della case rurali della lucchesia, che purtuttavia stonano con l'opera d'arte a cui sono applicati: le false finestre con mandolate applicate sui paramenti dei sottopassi sarebbero di fatto da evitare a fronte piuttosto della realizzazione di paramenti in materiale naturale (pietra e mattoni) secondo la trama tipicamente usata nei ponti di vecchia costruzione. Eventuali economie potrebbero quindi andare ad integrare l'entità delle opere di mitigazione.

Riguardo a quanto sopra si esprimono pertanto le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

P.1. Devono essere incrementate le opere di mitigazione e di compensazione ambientale il cui valore attuale è di gran lunga inferiore al limite del 2% dell'importo dei lavori. Si chiede pertanto di individuare nuove aree su cui realizzare superfici boscate incrementando quelle modeste individuate: a) nei pressi dei laghetti di Lammari; b) nella zona di San Pietro a Vico e Via delle Ville nelle aree adiacenti alle abitazioni; c) ad Antraccoli nella zona dell'attraversamento dell'Ozzoretto; d) a San Filippo nei pressi della rotatoria con la via di accesso all'Ospedale San Luca per risarcire la demolizione del bosco pianiziale residuale esistente.

R.1. Si raccomanda di modificare i paramenti delle opere d'arte eliminando le "false" finestre a mandolato utilizzando piuttosto mattoni a faccia vista o pietra secondo la trama tipica dei paramenti dei ponti e opere d'arte di vecchia costruzione. Le relative economie potrebbero incrementare le opere di mitigazione a verde boscato.

B. Tracciato

- Profilo altimetrico

Nonostante sia stato previsto un abbassamento (modesto) del livello medio della livelletta stradale, permangono forti criticità sul tracciato che, sviluppandosi parte su viadotti e parte su rilevato, determina impatti sia a livello visivo che di consumo di suolo.

Al fine di ribadire e confermare quanto già più volte detto nelle varie sedi, il progetto dovrà tendere ad un generale e significativo abbassamento della livelletta della nuova infrastruttura adottando soluzioni di abbassamento delle livellette delle infrastrutture comunali attraversate (anche con quote di solo 1 ml): si ritiene infatti che anche a fronte di un sistema idraulico complesso come quello della piana di Lucca, un modesto intervento puntuale sulla quota delle viabilità esistenti in corrispondenza dell'interferenza con la nuova viabilità non sia tale da determinare particolari situazioni di pericolo e/o di interferenza con la falda a fronte di un miglioramento dell'inserimento della nuova infrastruttura.

Al riguardo si esprime la seguente Raccomandazione:

R.2. Si raccomanda che il progetto esecutivo sviluppi lungo l'intero tracciato un profilo altimetrico significativamente più basso rispetto alla quota indicata nel progetto definitivo valutando anche la possibilità di realizzare interventi di modesto abbassamento delle viabilità locali al fine di ridurre l'impatto dovuto all'altezza del franco libero nei punti di interferenza.



- Verifiche di omogeneità e congruenza del tracciato stradale

Con riferimento agli elaborati progettuali, in particolare alle planimetrie di tracciamento dell'asse nord-sud (elaborati da P00PS01STDPT01A a P00PS01STDPT14A) e dell'asse ovest-est (elaborati da P00PS02STDPT01A a P00PS02STDPT06A), nonché ai profili altimetrici (elaborati da P00PS01STDFP01A a P00PS01STDFP14A, e da P00PS02STDFP01A a P00PS02STDFP06A), si rileva che la successione degli elementi planoaltimetrici non risulta completamente conforme al disposto del D.M. 6792/2001.

Infatti si rileva diversi tratti in cui la sequenza di elementi planoaltimetrici ricade nei casi di cui al par. 5.5.2 del sopraccitato D.M. (ad esempio, presenza di inizio di curve circolari prossimi alla sommità dei raccordi verticali convessi, presenza di raccordi verticali concavi con sviluppi e raggi estremamente ridotti, presenza di raccordi verticali concavi in corrispondenza della fine di curve planimetriche).

Pertanto, non è possibile stabilire se vi siano situazioni in cui avvenga la cosiddetta "perdita di tracciato", né è possibile escluderla dall'analisi della documentazione disponibile, vista soprattutto la rapida successione degli elementi planoaltimetrici e la loro collocazione.

Ricordando che, in linea generale, il coordinamento planoaltimetrico è essenziale al fine di garantire una percezione chiara delle caratteristiche del tracciato stradale ed evitare variazioni brusche delle linee che lo definiscono nel quadro prospettico, in considerazione che non si riscontrano nella documentazione di progetto calcoli e dimostrazioni sul coordinamento planoaltimetrico del tracciato, con riferimento a quanto suggerito al cap. 5.5 dello stesso D.M. 6792/2001 si ritiene necessaria la redazione di un elaborato progettuale relativo alla rappresentazione prospettica del tracciato.

Inoltre, in merito alla successione degli elementi planimetrici del tracciato, preme osservare che sono presenti alcuni casi, lungo il tracciato nord-sud, per cui non risulta perfettamente rispettata la conformità a quanto prescritto dal par. 5.2.2 del sopraccitato D.M.

Al riguardo, si esprime la seguente prescrizione:

P.2. Si prescrive che il tracciato sia reso conforme al disposto del D.M. 6792/2001;

- Collegamento zona industriale San Pietro a Vico e Marlia

Si conferma quanto espresso nelle precedenti osservazioni e nel Gruppo di Lavoro Tecnico in merito all'assoluta necessità che il progetto garantisca un'adeguata connessione fra la nuova infrastruttura e l'area produttiva di San Pietro a Vico anche alla luce della proposta di realizzare una nuova intersezione a rotatoria che dovrà garantire tutte le manovre bidirezionali in entrata e uscita. E' necessario che le rampe di accesso alla rotatoria vengano realizzate contestualmente alla nuova infrastruttura per una lunghezza tale da garantire un adeguato raccordo con le principali viabilità locali, cioè con viabilità aventi sezione idonea a sostenere il traffico dei mezzi pesanti e non già con viabilità aventi sezioni ridotte perché si rischierebbe il collasso della rete. Di quanto sopra se ne dovrà tenere presente sia per le viabilità a monte che a valle della nuova infrastruttura.

Al riguardo si esprime la seguente Prescrizione:

P.3. La zona industriale di San Pietro a Vico deve essere raccordata direttamente con la nuova infrastruttura; il progetto dell'intersezione deve contenere anche la viabilità delle rampe di accesso/uscita classificata di categoria C2 con sezione pari ad almeno 7 m oltre le banchine ed includere anche l'eventuale adeguamento a tale sezione delle viabilità comunali di accesso alle aree produttive. Eventuali realizzazioni di tratti di viabilità da parte degli enti locali o di soggetti terzi devono risultare da accordi che devono essere contenuti negli atti di progetto.

- Rotatoria Via delle Ville

Anche in questo caso si conferma quanto già più volte affermato riguardo alla criticità della rotatoria con la Via delle Ville. Nel corso del Tavolo Tecnico era stato suggerito di traslare la stessa in una delle aree inedificate limitrofe in modo da eliminare le interferenze con i lotti dei fabbricati esistenti che, con la soluzione proposta, verrebbero ad essere interessati anche dalla realizzazione dei nuovi raccordi per garantire il ripristino degli accessi tagliati con la nuova rotatoria. Si conferma che la soluzione proposta non è da ritenersi adeguata perché determina



un impatto fortemente negativo sul nucleo insediativo caratterizzato da attività produttive, commerciali e residenziali.

Preso atto delle controdeduzioni di Anas si ritiene che sia tuttavia possibile una parziale soluzione della criticità riscontrata adottando una diversa geometria della rotonda stessa e contestualmente una modesta traslazione verso sud del tratto di viabilità in direzione di Via Tognetti a beneficio dello sviluppo del profilo longitudinale di tale arco.

Tale adeguamento, come più volte segnalato dalla Provincia in tutti i pareri resi nelle varie circostanze previste dal procedimento, consentirebbe altresì di risolvere anche una criticità che è stata oggetto di numerose osservazioni da parte dei cittadini residenti presentate a partire dalle prime fasi del progetto preliminare, durante l'Inchiesta Pubblica condotta dalla Provincia, sul progetto preliminare presentato e da ultimo anche sul progetto definitivo (solo per citare gli ultimi atti, si richiama l'osservazione al progetto definitivo in data 03/05/2019 primo firmatario sig. Luigi Stefanini e sottoscritta da n. 41 cittadini, e l'osservazione al progetto definitivo sul medesimo oggetto contenente anche la formalizzazione delle due ipotesi di alternative di tracciato trasmessa in data 21/03/2023, primo firmatario Patrizia Trinciavelli e sottoscritta da n. 59 cittadini).

Al riguardo si deve riscontrare come il tracciato nei pressi delle abitazioni dei firmatari dell'osservazione presenti una incongruenza con il profilo disegnato nella planimetria allegata al Protocollo d'Intesa del 2023 dove il tracciato è appunto traslato verso sud.

Al fine di ridurre al massimo possibile le interferenze con i lotti edificati è possibile prendere in considerazione geometrie diverse per la risoluzione dell'intersezione. Una delle possibilità è individuata ad esempio dalla soluzione dell'intersezione con uno schema a circolazione rotondaria in luogo di una rotonda circolare tradizionale, come ad esempio quella dello schema di cui alla Figura 1, che consentirebbe risolvere (fra l'altro) le criticità di cui sopra e sicuramente avrebbe un impatto minore sui lotti edificati posti in adiacenza alla nuova viabilità, riducendone significativamente le aree da espropriare.

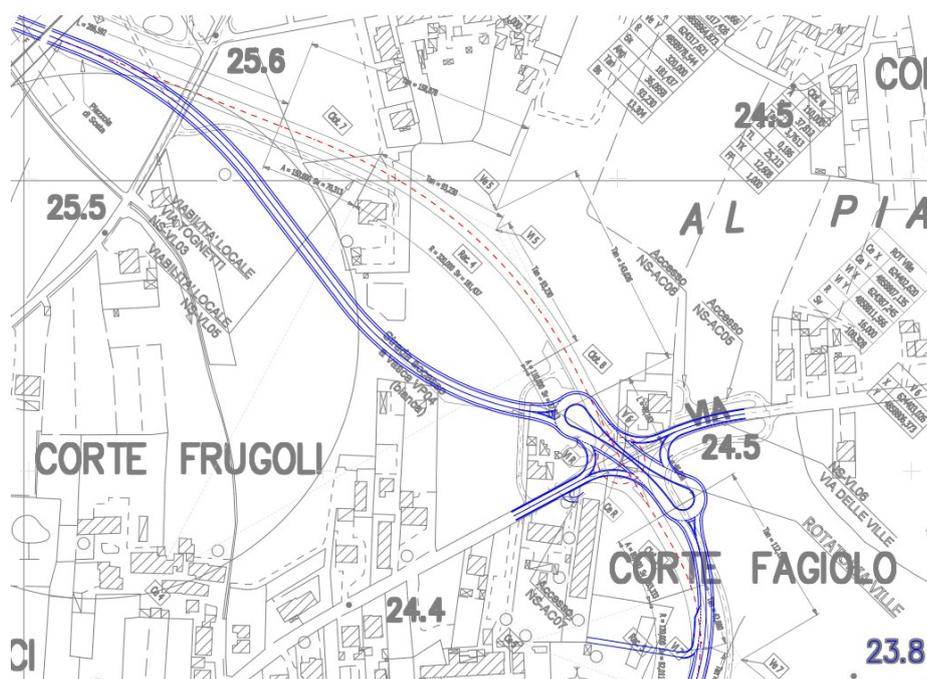


Figura 1: Schema intersezione Via delle Ville con soluzione a circolazione a rotondaria



Provincia di Lucca
 Protocollo N. 0029369/2024 del 05/11/2024 - 11.8.1
 Firmatario: FABRIZIO MECHINI
 Documento Principale
 02/0030 O.0
 Riproduzione cartacea di originale digitale a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni stampata da MECHINI FABRIZIO il giorno 05/11/2024 attraverso il software Scrawler.

Al riguardo di quanto sopra si esprime la seguente Prescrizione/Raccomandazione:

P.4. La rotatoria con via delle Ville dovrà essere riconfigurata secondo una soluzione volta a migliorare l'impatto con gli edifici posti in prossimità della stessa.

R.3 Si raccomanda di risolvere la criticità rappresentata dai cittadini che hanno presentato le osservazioni traslando verso sud il tracciato del tratto di viabilità della Tangenziale Nord-Sud in direzione di Via Tognetti riducendo l'impatto sulle abitazioni sopra richiamate, tenuto conto anche che tale soluzione ridurrebbe il contenzioso che potrebbe insorgere in conseguenza dell'approvazione del progetto definitivo così come proposto.

- Connessione via del Marginone/via di Tiglio Pieve San Paolo

Si condivide lo stralcio del ramo di collegamento con via del Marginone in virtù della nuova connessione con le opere legate al raddoppio della linea ferroviaria Pistoia Lucca a cura di RFI e a tal proposito si auspica che si realizzi la configurazione dell'opera già con la nuova rotatoria prevista nella progettualità di RFI.

Si ritiene necessario in questa fase porre l'attenzione sul collegamento del ramo ovest-est previsto da progetto con la rotatoria da realizzare su Via Sciortino (denominata "Rotatoria Ospedale S. Luca" negli elaborati di progetto): tale collegamento, se da un lato è funzionale al completamento della connessione del Sistema Tangenziale con Via di Tiglio, dall'altro avrebbe come conseguenza quella di convogliare tutto il traffico veicolare sulla viabilità a servizio dell'Ospedale San Luca, che invece è necessario rimanga il più scorrevole possibile.

Alla luce di quanto osservato in premessa relativamente allo studio di traffico, non essendo possibile allo stato attuale avanzare nessuna ipotesi circa i volumi di traffico che, una volta in esercizio, percorrerebbero tale viabilità, al fine di evitare l'incremento dei valori di traffico sulla viabilità limitrofa all'Ospedale è necessario che sia inserita nel Progetto la connessione fra la suddetta prevista rotatoria "Ospedale S. Luca" (contenuta invece nel 2° stralcio del Sistema Tangenziale, rinviato dal CIPE a nuova istruttoria) con la realizzazione del ramo verso sud fino all'attuale intersezione fra Via di Tiglio e Via del Marginone, da convertire anche questa a rotatoria, in considerazione anche dei progetti di eliminazione del vicino passaggio a livello e di realizzazione del relativo sottopasso.

Al riguardo di quanto sopra si esprime la seguente Prescrizione:

P.5. Il progetto dovrà confermare lo stralcio del ramo di collegamento con via del Marginone e dovrà invece essere integrato con il ramo di collegamento fra la rotatoria "Ospedale S. Luca" e la Via di Tiglio, al fine di evitare che il traffico che interesserà il tratto ovest-est del Sistema Tangenziale contenuto nel 1° stralcio vada ad usufruire della viabilità limitrofa all'Ospedale per raggiungere la stessa Via di Tiglio.

ANALISI DI INCIDENTALITÀ

Si prende atto dell'aggiornamento dello studio di incidentalità, anche in riferimento all'aggiornamento dei costi sociali degli incidenti, tuttavia non si ritengono condivisibili alcuni punti, fra i quali la scelta delle strade prese a riferimento per le analisi, per alcune delle quali è logico non attendersi effetti né diretti né indiretti derivanti dalla realizzazione dell'intervento in oggetto, vista la loro localizzazione, la distanza e le caratteristiche funzionali, e il mancato aggiornamento della stima della riduzione di incidentalità del 20%, intesa come media nazionale e mutuata direttamente dal capitolo 4 dell'elaborato T00SG00AMBRE02A – Analisi costi/benefici contenuto nel progetto preliminare del 2012, in quanto questa stima si basa sull'analisi di un intervento di riqualificazione di una strada di categoria B (la SS3 Flaminia) non paragonabile a quello di realizzazione di nuova viabilità.

Al riguardo si esprime la seguente prescrizione:

P.6. Deve essere condotta una revisione generale dello studio dell'incidentalità, da inserire in un elaborato progettuale specifico che parta dalla previsione del numero di incidenti attesi sulla nuova viabilità, da stimarsi secondo uno dei metodi predittivi reperibili in letteratura e prendendo a riferimento le viabilità che siano plausibilmente influenzate dalla messa in esercizio del Sistema Tangenziale.



CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra il parere della Provincia è favorevole subordinatamente all'accoglimento delle seguenti **prescrizioni** (descritte dal codice P) e **raccomandazioni** (descritte dal codice R):

- **P.1.** Devono essere incrementate le opere di mitigazione e di compensazione ambientale il cui valore attuale è di gran lunga inferiore al limite del 2% dell'importo dei lavori. Si chiede pertanto di individuare nuove aree su cui realizzare superfici boscate incrementando quelle modeste individuate: a) nei pressi dei laghetti di Lammari; b) nella zona di San Pietro a Vico e Via delle Ville nelle aree adiacenti alle abitazioni; c) ad Antraccoli nella zona dell'attraversamento dell'Ozzoretto; d) a San Filippo nei pressi della rotatoria con la via di accesso all'Ospedale San Luca per risarcire la demolizione del bosco pianiziale residuale esistente.
- **P.2.** Si prescrive che il tracciato sia reso conforme al disposto del D.M. 6792/2001.
- **P.3.** La zona industriale di San Pietro a Vico deve essere raccordata direttamente con la nuova infrastruttura; il progetto dell'intersezione deve contenere anche la viabilità delle rampe di accesso/uscita classificata di categoria C2 con sezione pari ad almeno 7 m oltre le banchine ed includere anche l'eventuale adeguamento a tale sezione delle viabilità comunali di accesso alle aree produttive. Eventuali realizzazioni di tratti di viabilità da parte degli enti locali o di soggetti terzi devono risultare da accordi che devono essere contenuti negli atti di progetto.
- **P.4.** La rotatoria con via delle Ville dovrà essere riconfigurata secondo una soluzione volta a migliorare l'impatto con gli edifici posti in prossimità della stessa.
- **P.5.** Il progetto dovrà confermare lo stralcio del ramo di collegamento con via del Marginone e dovrà invece essere integrato con il ramo di collegamento fra la rotatoria "Ospedale S. Luca" e la Via di Tiglio, al fine di evitare che il traffico che interesserà il tratto ovest-est del Sistema Tangenziale contenuto nel 1° stralcio vada ad usufruire della viabilità limitrofa all'Ospedale per raggiungere la stessa Via di Tiglio.
- **P.6.** Deve essere condotta una revisione generale dello studio dell'incidentalità, da inserire in un elaborato progettuale specifico che parta dalla previsione del numero di incidenti attesi sulla nuova viabilità, da stimarsi secondo uno dei metodi predittivi reperibili in letteratura a partire dai risultati dello studio di traffico e prendendo a riferimento le viabilità che siano plausibilmente influenzate dalla messa in esercizio del Sistema Tangenziale.
- **R.1.** Si raccomanda di modificare i paramenti delle opere d'arte eliminando le "false" finestre a mandolato utilizzando piuttosto mattoni a faccia vista o pietra secondo la trama tipica dei paramenti dei ponti e opere d'arte di vecchia costruzione. Le relative economie potrebbero incrementare le opere di mitigazione a verde boscato.
- **R.2.** Si raccomanda che il progetto esecutivo sviluppi lungo l'intero tracciato un profilo altimetrico significativamente più basso rispetto alla quota indicata nel progetto definitivo valutando anche la possibilità di realizzare interventi di modesto abbassamento delle viabilità locali al fine di ridurre l'impatto dovuto all'altezza del franco libero nei punti di interferenza.
- **R.3.** Si raccomanda di risolvere la criticità rappresentata dai cittadini che hanno presentato le osservazioni trasladando verso sud il tracciato del tratto di viabilità della Tangenziale Nord-Sud in direzione di Via Tognetti riducendo l'impatto sulle abitazioni sopra richiamate, tenuto conto anche che tale soluzione ridurrebbe il contenzioso che potrebbe insorgere in conseguenza dell'approvazione del progetto definitivo così come proposto.

Provincia di Lucca
 Protocollo N. 0029369/2024 del 05/11/2024 - 11.8.1
 Firmatario: FABRIZIO MECHINI
 Documento Principale
 Riproduzione cartacea di originale digitale a norma del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni stampata da MECHINI FABRIZIO il giorno 05/11/2024 attraverso il software Strawish.

IL DIRIGENTE

Arch. Fabrizio Mechini

(documento informatico firmato digitalmente)



MODALITÀ TECNICHE PER L'INVIO DEGLI ATTI DESTINATI ALLA PUBBLICAZIONE

Con l'entrata in vigore dal 1 gennaio 2008 della L.R. n. 23 del 23 aprile 2007 "Nuovo ordinamento del Bollettino Ufficiale della Regione Toscana e norme per la pubblicazione degli atti. Modifiche alla legge regionale 20 gennaio 1995, n. 9 (Disposizioni in materia di procedimento amministrativo e di accesso agli atti)", cambiano le tariffe e le modalità per l'invio degli atti destinati alla pubblicazione sul B.U.R.T.

Tutti gli Enti inserzionisti devono inviare i loro atti per la pubblicazione sul B.U.R.T. in formato esclusivamente digitale. Le modalità tecniche per l'invio elettronico degli atti destinati alla pubblicazione sono state stabilite con Decreto Dirigenziale n. 5615 del 12 novembre 2007. **L'invio elettronico avviene mediante interoperabilità dei sistemi di protocollo informatici (DPR 445/2000 artt. 14 e 55) nell'ambito della infrastruttura di Cooperazione Applicativa Regionale Toscana. Le richieste di pubblicazione firmate digitalmente (D.Lgs. 82/2005) devono obbligatoriamente contenere nell'oggetto ESCLUSIVAMENTE la dicitura "PUBBLICAZIONE BURT", hanno come allegato digitale l'atto di cui è richiesta la pubblicazione. Per gli enti ancora non dotati del protocollo elettronico, per i soggetti privati e le imprese la trasmissione elettronica deve avvenire esclusivamente tramite posta certificata (PEC) all'indirizzo regionetoscana@postacert.toscana.it**

Il materiale da pubblicare deve pervenire all'Ufficio del B.U.R.T. entro il mercoledì per poter essere pubblicato il mercoledì della settimana successiva.

Il costo della pubblicazione è a carico della Regione.

La pubblicazione degli atti di enti locali, altri enti pubblici o soggetti privati obbligatoria per previsione di legge o di regolamento è effettuata senza oneri per l'ente o il soggetto interessato.

I testi da pubblicare, trasmessi unitamente alla istanza di pubblicazione, devono possedere i seguenti requisiti formali:

SPECIFICHE TECNICHE PER L'INVIO DEGLI ATTI AL B.U.R.T

I documenti che dovranno pervenire ai fini della pubblicazione sul B.U.R.T. devono seguire i seguenti parametri

FORMATO

A4

Verticale

Times new roman

Corpo **10**

Interlinea esatta **13 pt**

Margini **3 cm** per lato

Il CONTENUTO del documento deve essere poi così composto

NOME ENTE

TIPOLOGIA ATTO (DELIBERAZIONE-DECRETO-DETERMINAZIONE-ORDINANZA- AVVISO ...)

NUMERO ATTO e DATA (se presenti)

OGGETTO dell'atto

TESTO dell'atto

FIRMA dell'atto in fondo allo stesso

NON DEVONO essere inseriti numeri di pagina e nessun tipo di pièdipagina

Per il documento che contiene allegato/allegati, è preferibile che gli stessi siano inseriti nello stesso file del documento in ordine progressivo (allegato 1, allegato 2...). In alternativa potranno essere inseriti in singoli file nominati con riferimento all'atto (<nomefile_atto>_Allegato1.pdf, <nomefile_atto>_Allegato2.pdf, ", ecc.)

ALLEGATI: FORMATO PAGINA A4 girato in verticale - MARGINI 3cm PER LATO

IL FILE FINALE (testo+allegati) deve essere redatto in **formato PDF/A**