

Data:
giovedì 23.10.2014

LA NAZIONE LUCCA

Estratto da Pagina:

5

DA NORD VERSO SUD

E' UNA STRADA DI 5,14 CHILOMETRI CHE PARTE DAL BRENNERO IN LOCALITA' TACCHINI E ARRIVA FINO ALLA VIA ROMANA IN LOCALITA' ANTRACCOLI

DA EST A OVEST IN DUE PARTI

DA LUCCA EST AD ANTRACCOLI CON 6,08 CHILOMETRI POI ALTRI 4,33 CHILOMETRI IN DIREZIONE DEL NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE IN LOCALITA' FRIZZONE

«E' un'infrastruttura compatibile» La Provincia approva la valutazione *Il sì alla «Via» si lega a una serie di richieste di modifica del tracciato*

di PAOLO MANDOLI

«IL PROGETTO Anas con il nuovo sistema tangenziale di Lucca, che comprende i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali Frizzone e Lucca Est, può essere realizzato». Ma il progetto definitivo dovrà tener conto di una serie di condizioni, osservazioni e suggerimenti che ne limitino l'impatto sul territorio e sul contesto paesaggistico. E' la conclusione dell'istruttoria curata dalla Provincia di Lucca che è stata trasmessa al Ministero delle infrastrutture, all'Anas e alla Regione Toscana per l'inoltro al Cipe, organo competente sull'erogazione del finanziamento.

NELLE CONCLUSIONI del parere elaborato si legge che «il pro-

RIPRESA L' «INCHIESTA»
Le indicazioni scaturite nell'incontro dell'11 ottobre sono state inserite

getto preliminare sviluppa un sistema infrastrutturale che trova giustificazione nell'esigenza di dare risposta alla domanda di mobilità della Piana di Lucca la cui necessità trova riferimento sia nello studio di ricettività curato dalla Provincia, sia nell'analisi condotta dai garanti dell'Inchiesta pubblica che ha confermato la necessità e la fondatezza dell'intervento».

IL RAPPORTO istruttorio specifica di aver tenuto conto delle indi-



cazioni contenute nella relazione finale del comitato dei garanti dell'Inchiesta pubblica conclusa l'11 ottobre scorso e di averle in gran parte recepite.

IL PARERE relativo allo studio di impatto ambientale, evidenzia dunque che per la Provincia, il progetto preliminare di Anas è «un intervento che ricalca le previsioni di dotazione infrastrutturale contenute sia nel piano provinciale che nei piani dei Comuni interessati la cui necessità è stata confermata chiaramente anche dall'Inchiesta pubblica. Inoltre è un'opera da realizzarsi nel suo complesso, proprio al fine di raggiungere l'obiettivo generale di riequilibrio dei traffici veicolari oggi impropriamente concentrati su viabilità che non sono adatte a sostenerli perché nate per altre finalità e ormai inserite in contesti fortemente urbanizzati».

LO STUDIO di impatto ambien-

tale sul progetto preliminare, perché si tratta ancora di preliminare la proposta di Anas, ha fatto emergere «considerazioni che richiedono di sviluppare nelle successive fasi di progettazione approfondimenti, modifiche ed integrazioni per migliorare la relazione dell'opera con il contesto territoriale e ambientale interessato». Sono queste le premesse che portano al passaggio successivo del parere finale in cui si afferma che «è possibile ritenere l'opera compatibile in termini ambientali purché il progetto definitivo sia sviluppato in coerenza coi requisiti indicati nelle valutazioni riportate» e che riguardano tre elementi fondamentali: il tracciato degli assi viari; la cantierizzazione; le componenti ambientali.

NEL DETTAGLIO le criticità e quindi gli aspetti da migliorare, che per la Provincia sono da recepire nella prossima fase progettuale di Anas, riguardano il tratto ini-



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Data:
giovedì 23.10.2014

LA NAZIONE LUCCA

Estratto da Pagina:
5

LUNGA STORIA



1987: il Salt 1

PREVEDEVA un asse nord-sud, di 8 chilometri, e una complanare adiacente all'autostrada, di altri 8 chilometri, il tutto a quattro corsie

1990: il Salt 2

RIPRENDEVA il tracciato precedente cercando di eliminare buona parte dei tratti in viadotto e indicando un percorso in gran parte interrato

2005: il Sistema

QUESTO progetto preliminare di Anas prevedeva una «Tangenziale est» e una «Tangenziale ovest» vista anche come «lotto zero»

2008: l'Intesa

L'ULTIMO progetto Anas parte dall'intesa fra gli enti locali e le categorie economiche territoriali, che venne firmata nell'agosto di 6 anni fa

ziale dell'asse nord-sud dal punto di vista planimetrico e altimetrico, l'aspetto trasportistico dell'opera e quello di alcuni cavalcavia e sottopassi non sempre coerenti col territorio attraversato. Su quest'ultimo aspetto, in particolare, viene chiesta l'eliminazione del cavalcavia della zona industriale di San Pietro a Vico, di quello di Pieve San Paolo e del sottopasso che supererebbe l'acquedotto del Nottolini (nella fotosimulazione a fianco) sull'asse est-ovest perché ritenute opere troppo impattanti.

LE ALTRE modifiche chieste riguardano il fatto che il tracciato rientri nei corridoi urbanistici delle rispettive amministrazioni interessate, l'abbassamento della quo-

COSA SI DEVE CAMBIARE

Ecco, punto per punto, le indicazioni dei tecnici di Palazzo Ducale

ta dei rilevati, un maggior numero di intersezioni con la viabilità esistente, una migliore integrazione del tracciato col contesto paesaggistico-territoriale, una revisione geometrica della rotonda di Antraccoli, la possibilità, in accordo con il Comune di Capannori, di reinserire il collegamento da Antraccoli a Carraia che era già previsto nell'accordo fra gli enti locali firmato nel 2008, la salvaguardia effettiva del reticolo idraulico e, più in generale, della risorsa idrica per usi potabili: i pozzi.