



Monitoraggio 2024 del Piano attuativo della mobilità e della sosta nel centro storico di Lucca

Indice generale

1. PREMESSA.....	3
2. CONTESTO, VALUTAZIONI E CRITICITÀ REGOLAMENTARI CHE HANNO FONDATO LE SCELTE DEL PAMS.....	3
3. AMBITI DI INTERVENTO DEL PIANO ATTUATIVO.....	6
4. OBIETTIVI DEL PIANO ATTUATIVO.....	6
5. PERIMETRAZIONE DELLE ZTL.....	7
5.1 Assetto attuale delle ZTL.....	7
5.2 Modifica ed adeguamento della perimetrazione delle ZTL.....	11
INTERVENTO “A” - Piazza Santa Maria.....	12
INTERVENTO “B” - Via Buiamonti.....	13
INTERVENTO “C” - Area Nord di Piazzale Verdi.....	14
INTERVENTO “D” - Area Sud-Est del CS comprendenti le vie del Fosso del Calcio, del Giardino Botanico, S. Micheletto, Via Elisa, S. Chiara, della Quarquonia.....	15
INTERVENTO “F” – Area Sud del CS comprendenti le vie della Dogana e del Molinetto.....	15
INTERVENTO “E” - Ambito Ovest del CS.....	17
INTERVENTO “G” - Ulteriore Variante rispetto alla riperimetrazione di base – Area Sud del CS comprendenti le vie Francesco, Carrara, del Giglio, del Peso e parte di Corso Garibaldi.....	18
5.3 Revisione della distribuzione degli impianti di controllo dei varchi.....	24
6. RIORGANIZZAZIONE DEI PERMESSI, DELLE REGOLE DI ACCESSO, CIRCOLAZIONE E SOSTA.....	26
6.1 Articolazione del sistema di permessi.....	26
6.2 Regolamentazione della mobilità veicolare nelle aree delle Mura Urbane.....	29
7. RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA.....	29
7.1 Il regime della sosta.....	30
7.2 Interventi accompagnatori.....	32
8. IL TRASPORTO PUBBLICO NEL CS.....	34
8.2 Elettrificazione delle linee +, ex LAM.....	39



1. PREMESSA

Il **Piano Attuativo della Mobilità e della Sosta del Centro Storico di Lucca (PAMS)** è stato approvato con delibera GC n. 16/2021, e successivamente modificato con delibere di G.C. n. 92 del 19/05/2021, n. 113 del 26/06/2021, n. 133 del 27/07/2021, n.146 del 01/09/2021, n.160 del 24/09/2021, n. 265 del 28/12/2021, n. 52 del 15/03/2022, n. 175 del 24/08/2022 e n. 298 del 30/12/2022, apportando le modifiche e le integrazioni ritenute necessarie al suddetto documento e al relativo Disciplinare dei permessi di accesso al centro storico

Il PAMS si inserisce nell'ambito del processo di pianificazione della mobilità che l'Amministrazione Comunale (AC) ha avviato da tempo con la redazione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** e con il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**. Strumenti quest'ultimi di livello generale: il PUMS con una visione strategica (di lungo periodo) della mobilità ed il PGTU di ordine tattico (di breve periodo) ma con una visione generale sui temi della mobilità cittadina, del traffico e della circolazione. Ad un livello più operativo e circoscritto al Centro Storico (CS) si colloca invece il PAMS i cui contenuti (misure, azioni, regole) attuano in questo particolare ambito urbano le scelte di ordine generale indicate nei due precedenti livelli di pianificazione.

Nella redazione del Piano Attuativo sono stati considerati i contenuti del PGTU ed è definito una serie di interventi e misure che considerano le esigenze di chi vive e frequenta il CS (residenti, esercizi commerciali e attività ricettive, artigianali e turistiche, servizi pubblici, ristorazione, city user, etc.) insieme al perseguimento del miglioramento della qualità urbana (con le sue valenze storico monumentali), della fruibilità degli spazi comuni, della sicurezza della circolazione (e in particolare dell'utenza debole), dell'accessibilità, etc.

Scopo del presente documento è quello di fornire un aggiornamento, in ottica di monitoraggio periodico, delle previsioni del PAMS, dando conto delle implementazioni realizzate, delle progettualità accolte e delle ulteriori modifiche all'assetto regolamentare della mobilità e sosta del centro storico, anche con particolare riferimento alla ripermimetrazione della ZTL funzionale al potenziamento del sistema di monitoraggio e controllo degli accessi in centro storico tramite varchi elettronici di entrata e di uscita.

2. CONTESTO, VALUTAZIONI E CRITICITÀ REGOLAMENTARI CHE HANNO FONDATO LE SCELTE DEL PAMS

Il Piano Attuativo ha avuto come punto di partenza il quadro conoscitivo (Fase I) e le criticità riscontrate nel previgente sistema di regole che governavano l'accessibilità, il transito e la sosta dei veicoli nel CS. **Criticità** che, a titolo esemplificativo, si possono rilevare nello squilibrato rapporto tra domanda e offerta di sosta (soprattutto per i residenti), nel ragguardevole numero di accessi al CS, nella pervasiva presenza di veicoli merci anche nelle aree pedonali più pregiate e centrali del CS, nei numerosi e diffusi casi di sosta irregolare nella ZTL e nell'Area pedonale, nell'impatto dei grandi eventi sulla gestione operativa delle regole, nell'utilizzo diffuso e spesso irregolare dei permessi via web il cui controllo, allo stato attuale, non risulta sempre efficace.

In generale, si deve evidenziare che **non si tratta di un deficit di regole quanto piuttosto di una scarsa efficacia dei sistemi e delle modalità di controllo delle regole** dovuta alla loro complessità e alla mancanza di adeguate tecnologie di monitoraggio dei varchi.



Mentre in altri casi sono gli stessi contenuti della regola a rendere complessa l'attività di controllo come, ad esempio, la verifica degli itinerari obbligatori o la sosta temporanea consentita anche in assenza di stalli definiti, ma nel rispetto di una regola generica: “*senza creare intralcio alla circolazione veicolare e pedonale*”.

Di seguito si riassumono le **principali criticità riscontrate nel previgente sistema di regole** definite per i diversi ambiti del CS (Aree di libero accesso, ZTL e Area pedonale):

- la gestione dell'accessibilità al CS era fondata su un **articolato sistema di regole** la cui complessità è, in alcuni casi, il punto di debolezza: un sistema di regole difficile da controllare, non supportato da strumenti tecnologici adeguati e di conseguenza con una bassa efficacia (elusione delle regole da parte di cittadini e frequentatori del CS, inefficacia delle attività di controllo);
- **inefficacia degli strumenti di controllo** (telecamere) attivi solo per rilevare l'ingresso dei veicoli nella ZTL; la stessa collocazione e organizzazione delle telecamere in alcuni varchi li rende eludibili (seppur commettendo una infrazione);
- un sistema di permessi caratterizzato da numerosi tipi di categorie a cui si aggiungono i permessi temporanei rilasciati via web rispetto ai quali l'AC non ha un controllo diretto;
- nonostante il sistema di permessi e di regole, il CS registrava un elevato livello di permeabilità e di accessibilità; infatti un elevato numero di accessi veicolari (nel 2019 oltre 140.000 accessi al mese, circa 5.000 transiti medi in un giorno feriale) insistono su una rete stradale storica di ridotta capacità, dalla vocazione prettamente pedonale e sulla quale insistono funzioni diverse (residenza, attività commerciali, artigianali e pubblici esercizi, presenze storiche, monumentali e ambiti di tutela, servizi pubblici, spazi di relazione e di socialità, mobilità pedonale e ciclabile, etc.);
- un conflittuale rapporto tra esigenze e funzioni diverse (la domanda di accessibilità, circolazione e sosta espressa principalmente dai residenti, dalle attività commerciali e dai pubblici esercizi) che si contengono i limitati spazi stradali pubblici disponibili;
- uno squilibrio significativo nel rapporto domanda/offerta di sosta per residenti e dimoranti, tra numero di posti riservati (stalli gialli) e numero di permessi rilasciati: per ciascun stallo giallo offerto ci sono in media 2,5 permessi per residenti e dimoranti; criticità in parte mitigata nelle ore serali e notturne durante le quali è consentita anche a residenti e dimoranti la sosta negli stalli blu;
- una diffusa percezione di scarsa disponibilità di spazio (per la sosta dei non residenti) all'interno delle Mura rispetto alle esigenze delle diverse attività e funzioni presenti nel CS e la contemporanea presenza di sosta blu non utilizzata (si vedano a questo proposito i dati riportati nel PGTU), in particolare nei quadranti sud-est e sud-ovest del CS (sortita Cairoli, via del Peso, corso Garibaldi, piazzadella Caserma, Manifattura/Cittadella);
- il sottoutilizzo della capacità di sosta è più evidente nelle aree di parcheggio esterne al CS e in particolare nelle aree contigue alle Mura: il parcheggio Palatucci e Carducci; alla quale si è cercato di porre rimedio anche aumentando i collegamenti del TPL col centro storico;



- scarsa definizione delle regole per la gestione della circolazione e della sosta di ciclomotori;
- scarsa organizzazione e gestione della circolazione e del posteggio delle biciclette alla quale si è cercato di far fronte avviando un progressivo incremento delle rastrelliere pubbliche.

Nel **Piano Attuativo erano state recepite anche alcune misure del progetto LIFE ASPIRE** che, attuando le indicazioni del PUMS in materia di logistica urbana, puntava ad attuare un set di misure per la gestione dell'accessibilità nel CS basato su un sistema di premialità e di **ecopunti attribuiti in funzione del tipo di veicolo** (della classe ambientale: EURO, metano, bimodali, ibridi, elettrici, etc.) e **del comportamento** adottato dagli operatori (tempo di permanenza nella ZTL, numero di accessi, etc.). A supporto di tale sistema il progetto LIFE ASPIRE prevedeva la realizzazione di un sistema varchi presidiati con tecnologia RFID in grado di rilevare il veicolo in entrata e in uscita (ogni permesso associato al veicolo ha un proprio codice identificativo rilevato dal sistema RFID e il sistema sarà esteso a tutte le categorie di permesso) e di determinare, quindi, il numero di accessi e il tempo di permanenza.

Il medesimo sistema ha introdotto nel PAMS la possibilità di **differenziare la tariffa di accesso al CS in relazione alle caratteristiche del veicolo** commerciale a cui era associato il permesso di accesso e sulla base del principio “polluters pay”, sostenuto dalla CE e dall'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE). Nel progetto LIFE ASPIRE si realizzava inoltre **il monitoraggio delle aree di carico/scarico** con la realizzazione di un sistema di controllo dell'occupazione dei singoli stalli per ridurre la congestione nelle zone più sensibili e **l'istituzione di un servizio di cargo-bike sharing** per gli operatori commerciali.

L'approccio premiale e non sanzionatorio del progetto ASPIRE ha rappresentato un'importante opportunità per indirizzare le scelte di policy dell'Amministrazione, alcune già recepite nel Piano Attuativo della Mobilità e della Sosta del centro storico (PAMS), quali la tariffazione incrementale del permesso di accesso in relazione alla categoria emissiva del veicolo (secondo il principio comunitario “chi inquina paga”), la realizzazione degli stalli di C/S merci monitorati e il sistema di rilevazione Rfid stesso.

I dati sopra citati hanno tecnicamente avvalorato la considerazione che, per quanto si possa lavorare sull'influenzare il comportamento dei soggetti, è altresì necessario ed opportuno rafforzare e potenziare il sistema di rilevamento e controllo, anche con finalità sanzionatoria, della regolamentazione della ZTL mediante l'installazione di varchi telematici di controllo delle uscite dalla città, omologati dal Ministero dell'Interno e in grado di completare il sistema di rilevamento già attivo per le entrate.

Al fine di ottimizzare l'impiego di risorse comunali in soluzioni di investimento tecnologico di monitoraggio della ZTL, nonché di valorizzare l'esperienza dei varchi Rfid, si ritiene soluzione più efficace **trasferire l'applicazione dei principi di policy di mobilità elaborati e verificati nel progetto ASPIRE dalla tecnologia Rfid a quella dei varchi telematici omologati OCR**, razionalizzando lo sfruttamento delle risorse comunali su un'unica tecnologia, anche in termini di sforzo manutentivo, e riutilizzando parzialmente le infrastrutture già presenti, proprio a supporto dei nuovi dispositivi.



3. AMBITI DI INTERVENTO DEL PIANO ATTUATIVO

Il Piano Attuativo si articola nei contenuti che l'AC ha ritenuto opportuno affrontare per regolamentare l'eccessiva permeabilità del CS e risolvere le criticità sopra esposte riguardo al sistema di gestione dell'accessibilità, della circolazione e della sosta all'interno delle Mura di Lucca:

- rivisitazione della perimetrazione della ZTL, a partire dalla riclassificazione stabilita dal PGTU (ZTL di tipo A, B e C) dei preesistenti ambiti (Area di libero accesso, ZTL e Area Pedonale) del CS;
- regolamentazione degli accessi, della circolazione e della sosta, coerentemente con la nuova perimetrazione delle ZTL (di tipo A, B e C): il Piano Attuativo ha riorganizzato il sistema di permessi e le relative regole per l'accesso, la circolazione e la sosta al fine di razionalizzare ed efficientare il sistema degli accessi, ridurre il transito dei veicoli, eliminare la componente di traffico di attraversamento del CS, ridurre il carico veicolare inquinante, massimizzare ed ottimizzare l'utilizzo dello spazio stradale e della sosta, favorire l'accessibilità ai veicoli a basse emissioni (metano, ibridi, elettrici); particolare attenzione è data al sistema distributivo delle merci con l'obiettivo di moderare la pressione veicolare della logistica distributiva, attraverso l'individuazione di nuove aree di carico/scarico, migliorando le condizioni complessive della circolazione veicolare e limitandone l'impatto sull'ambiente urbano (l'ingombrante presenza di veicoli merci nel delicato reticolo stradale medievale);
- riorganizzazione e ottimizzazione della sosta: il Piano Attuativo stabilisce un diverso assetto dell'organizzazione della sosta al fine di massimizzare l'utilizzo della capacità attualmente offerta con una rivisitazione degli spazi di sosta e delle regole congruenti con il ridisegno delle ZTL, la regolamentazione degli accessi e della circolazione.

4. OBIETTIVI DEL PIANO ATTUATIVO

Il Piano prende atto delle scelte sovraordinate di settore (il PUMS e il PGTU) e le declina in un sistema di regole di gestione alla piccola scala per coniugare esigenze di accessibilità, circolazione e sosta con le esigenze del contesto (residenti e attività economiche) con la finalità di:

- recuperare e valorizzare la dimensione (soprattutto) pedonale e ciclabile del CS;
- ridurre, la pressione veicolare su una rete viaria dalla evidente (e storica) vocazione pedonale;
- garantire la piena accessibilità al CS (residenti, cittadini, categorie economiche, turisti, anziani, persone con disabilità etc.) regolamentando la componente veicolare e massimizzando l'accessibilità pedonale, ciclabile, il trasporto pubblico e la mobilità collettiva e condivisa;
- facilitare le condizioni della residenza nel CS prendendo atto delle esigenze (accessibilità, mobilità, sosta) degli abitanti e delle peculiarità (storico, artistiche, monumentali) del contesto;



- riequilibrare l'esistente divario tra domanda di sosta dei residenti (il numero di permessi di tipo A) e l'offerta di sosta (il numero di stalli disponibili per i titolari di permesso A);
- migliorare la domanda di accessibilità, di mobilità e di sosta delle categorie economiche e degli operatori del trasporto merci e di garantire le esigenze delle attività insediate: esercizi commerciali, attività ricettive e di ristorazione, servizi pubblici e privati alle persone e alle imprese, etc.;
- preservare e garantire la qualità del contesto urbano (storico, artistico, monumentale, etc.).

Si tratta di obiettivi che si sviluppano secondo componenti di forza contrastanti e la cui risultante non è sempre di agevole individuazione. Tuttavia, è necessario prendere atto delle attuali criticità rilevate nel CS, del sovraffollamento veicolare che si rileva in determinati ambiti (ad esempio in via Fillungo) e in alcune fasce orarie della giornata, della permeabilità del CS, della pervasività dei veicoli che generano flussi di traffico non compatibili con la qualità del contesto urbano, che contrastano con la caratteristica tipicamente pedonale del reticolo viario del nucleo storico interno alle Mura. È necessario dunque prendere atto di questa situazione per definire non soltanto una revisione delle regole, ma attraverso queste favorire anche comportamenti di mobilità coerenti con le fragili caratteristiche del CS.

5. PERIMETRAZIONE DELLE ZTL

Lo scopo della revisione della perimetrazione delle zone regolamentate del CS previste in origine nel PAMS è fornire una base territoriale alla disciplina della domanda di accessibilità, mobilità e sosta espressa dai residenti e dalle diverse categorie di utenti che frequentano l'ambito interno alle Mura. A questo fine è da considerare come obiettivo prioritario la riduzione del numero di accessi e il riequilibrio del bilancio tra numero di permessi e numero di stalli per la sosta a disposizione delle diverse categorie di utenti (riservati ai residenti, a pagamento, per carico e scarico merci, motocicli, etc.).

La ridefinizione della perimetrazione della ZTL risultante dall'approvazione del PAMS nell'anno 2021 ha riguardato pertanto l'ampliamento della ZTL di tipo B, la riduzione delle aree di "libero accesso" (ZTL di tipo C), la modifica dell'Area pedonale in ZTL di tipo A.

5.1 Assetto attuale delle ZTL

Il PGTU stabiliva una suddivisione del CS in zone caratterizzate da una progressiva interdizione dell'accesso, della circolazione e della sosta degli autoveicoli con regole relative ai tipi di veicoli, agli utenti, alla permanenza e alle fasce orarie in cui è consentito l'accesso e l'uscita.

Per un inquadramento dell'insieme di regole che riguardano la mobilità degli autoveicoli nel CS è opportuno premettere che il PGTU, recependo i contenuti della delibera G.C. n. 362/2005, individua una Zona verde (o LEZ Low Emission Zones) che include l'area urbana a sud del fiume Serchio e a nord della direttrice autostradale. Con l'istituzione della Zona verde si è stabilito un primo livello di restrizioni che riguardano il transito di veicoli Euro 0 e deroghe per garantire la possibilità di attraversamento lungo le direttrici nord-sud e est-ovest.

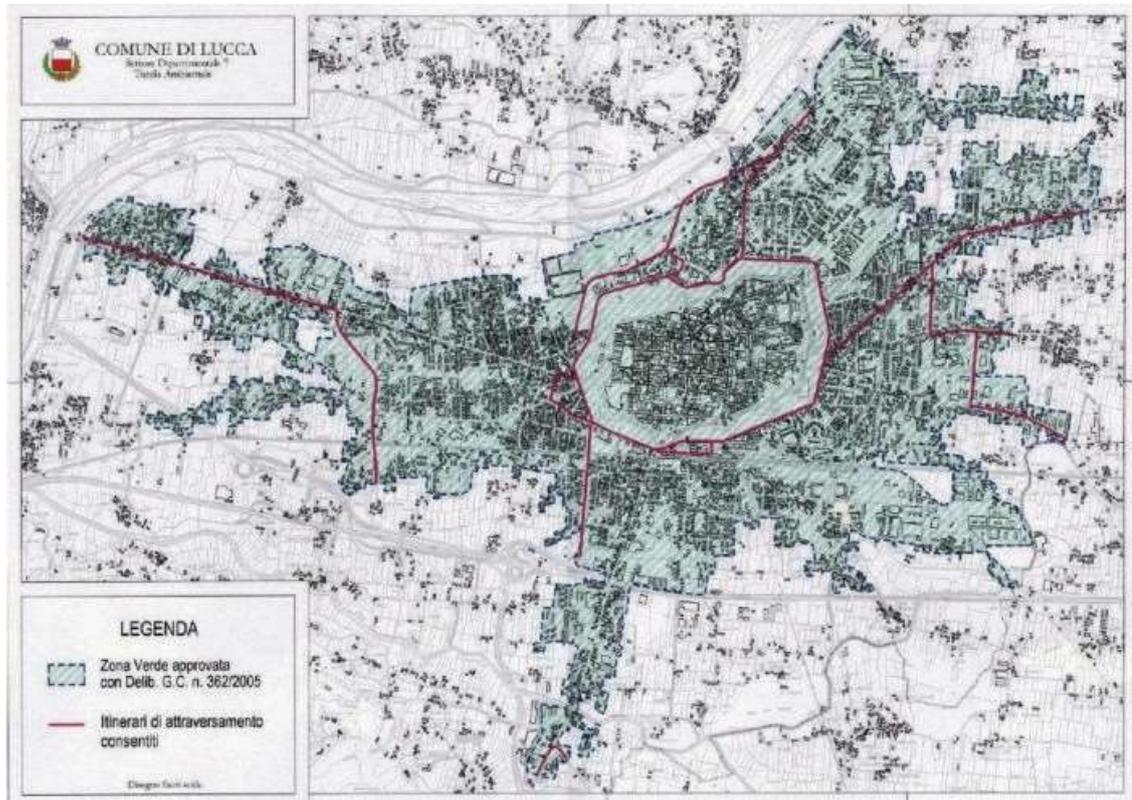


Figura 1: Estensione della Zona verde e individuazione dei corridoi di attraversamento

Nel successivo Piano d'Azione Comunale d'area vasta (2019-2021) sono state previste ulteriori misure di limitazione del traffico inserite nel Piano regionale della qualità dell'aria e che il Comune di Lucca, Capannori, Porcari, Montecarlo e Altopascio sono tenuti ad attuare. In particolare, è stato esteso il divieto di attraversamento della Zona verde ai veicoli diesel Euro 2. Questo per il Comune di Lucca ha comportato l'estensione del divieto anche per l'accesso alla ZTL.

La misura prevede, quindi, limitazioni alla circolazione su tutto il territorio comunale per le seguenti categorie di veicoli:

- autovetture (benzina) Euro zero e autovetture (diesel) Euro zero, Euro 1, Euro 2;
- ciclomotori e motoveicoli Euro zero, Euro 1;
- veicoli merci (inferiori e superiori ai 35 quintali) Euro zero, Euro 1, Euro 2;
- veicoli per uso speciale (inferiori e superiori ai 35 quintali) Euro zero;
- autobus (servizi di trasporto pubblico e servizi turistici) Euro zero.



In deroga a tale divieto, l'AC ha stabilito l'apertura alla circolazione di una serie di itinerari di attraversamento della Zona verde: via Sarzanese (tratto compreso tra Ponte San Pietro e via Einaudi), via Einaudi, via città Gemelle, viale Europa (tratto compreso tra Mc Donald e viale Carducci), via Catalani (tratto compreso tra via Geminiani e via Papi), via Geminiani, piazzale Italia, via Nieri, via Nuova per Pisa (tratto compreso tra via Sottomonte e km 9,470) via di Tiglio (tratto compreso tra il confine comunale e via Piaggia), via Piaggia, via Romana (tratto compreso tra il cimitero dell'Arancio e via Alighieri). Sono esonerati dal divieto alcune categorie di veicoli utilizzati da specifici soggetti e per particolari motivi (forze di Polizia, Protezione Civile, Pubblica assistenza, guardie mediche, etc.).

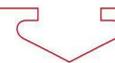
Le limitazioni nella Zona verde potranno subire ulteriori variazioni in relazione all'evoluzione della normativa comunitaria e del nuovo Piano d'Azione Comunale (P.A.C.) d'area vasta per la tutela della qualità dell'aria ambiente tra i comuni di Lucca, Altopascio, Capannori, Montecarlo e Porcari, approvato con delibera di Giunta Comunale n. 340/2023, il quale prevede nell'ambito delle *misure strutturali per la limitazione del traffico veicolare "M-1"* **la progressiva ulteriore limitazione di circolazione per i veicoli diesel**; in previsione, a decorrere dall'anno 2025 non potranno circolare nella Zona Verde, oltre ai veicoli di cui all'ordinanza sindacale n. 1840 del 31/10/2019 e successiva integrazione con ordinanza n. 846 del 23/04/2024, **anche i veicoli Euro 3 diesel**.

Tali prescrizioni riguarderebbero l'interno territorio comunale.

Per quanto concerne il centro storico, l'AC ha stabilito un secondo livello di protezione. In particolare, ai sensi dell'articolo 7, comma 9 del Codice della Strada (CdS) e al fine di migliorare la qualità urbana, l'accessibilità, la fruibilità degli spazi comuni, la tutela ambientale e la sicurezza della circolazione, in particolare per le utenze deboli, il CS è definito Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU).

Il PAMS, recependo le ipotesi del PGTU, ha ridefinito l'articolazione territoriale del centro storico e delle relative regole di accesso e circolazione. secondo quello che è l'attuale quadro di disciplina:

- **Zona a Traffico Limitato tipo "C" (ZTL C)**, corrispondente all'Area di "libero accesso" per la quale sono definite regole prevalentemente incentrate sulle tipologie di veicoli ammessi in termini di massa a pieno carico, ingombro, velocità e classe emissiva (le limitazioni previste per la Zona verde);
- **Zona a Traffico Limitato tipo "B" (ZTL B)**, corrispondente alla ZTL, nella quale l'accesso è consentito esclusivamente ai veicoli autorizzati muniti di apposito contrassegno e controllato tramite un sistema di varchi video sorvegliati; la regolamentazione è



incentrata sulle diverse categorie di utenti del CS i quali hanno la facoltà di richiedere permessi autorizzativi per l'accesso;

- **Zona a Traffico Limitato tipo “A” (ZTL A)**, corrispondente alla preesistente area pedonale, nella quale è ulteriormente escluso il transito e la sosta dei veicoli a motore, salvo le specifiche autorizzazioni concesse per alcune categorie di permesso comunque sottoposte a modalità di circolazione compatibili con il carattere maggiormente “pedonale” dell'area.

Per tali ambiti l'AC ha stabilito specifiche regole per l'accesso il transito e la sosta:

- **ZTL C:** nella quale sono vigenti i limiti relativi alla massa a pieno carico (non superiore a 3,5 tonnellate), all'ingombro (non superiori a 6,5 metri di lunghezza e 2,2 metri di larghezza) e alla velocità (limite a 30 km/h); la sosta è consentita a tutti negli stalli blu a pagamento, ai residenti negli stalli gialli e alle persone con disabilità gratuitamente negli stalli blu e gialli.
- **ZTL B:** oltre alle limitazioni di massa, di dimensione e di velocità di cui al precedente punto l'accesso è consentito esclusivamente ai veicoli autorizzati muniti di permesso mentre la sosta è consentita solamente negli stalli gialli;
- **ZTL A:** l'accesso e la sosta sono sempre vietati fatti salvi i veicoli autorizzati muniti di permesso. Il transito per i veicoli a motore autorizzati e per i velocipedi è soggetto alle seguenti norme e prescrizioni:
 - il conducente del veicolo dovrà procedere a velocità ridotta a “passo d'uomo”;
 - il conducente del veicolo dovrà procedere con la massima cautela necessaria ad evitare i manufatti eventualmente presenti sulla carreggiata ed i pedoni, tenendo presente che nella zona indicata i pedoni hanno il diritto di precedenza sui veicoli.

Nella ZTL A sono previste ulteriori restrizioni per l'accesso, il transito e la sosta nella fascia oraria 10.30- 14.00 e 18.00 - 21.00 nei seguenti ambiti: via Fillungo (da via Roma a via Busdraghi), via Roma, via Beccheria, via San Paolino, via Santa Croce (tratto compreso tra piazza Bernardini e via Roma), via Cenami, via Buia, via Santa Lucia e piazza San Michele (lato est), piazza Anfiteatro, piazza San Frediano.

Rispetto a questa perimetrazione e ad integrazione degli esistenti varchi elettronici presidiati da telecamere omologate dal Ministero dei Trasporti, il progetto LIFE ASPIRE



aveva individuato ulteriori varchi di accesso alle ZTL (B e C) controllati da un sistema di rilevamento basato sulla tecnologia RFID.

Il progetto europeo LIFE ASPIRE, ormai concluso, ha rappresentato un'importante opportunità per indirizzare le scelte di policy dell'Amministrazione, alcune già recepite nel Piano Attuativo della Mobilità e della Sosta del centro storico (PAMS), quali la tariffazione incrementale del permesso di accesso in relazione alla categoria emissiva del veicolo (secondo il principio comunitario “chi inquina paga”), la realizzazione degli stalli di C/S merci e il sistema di monitoraggio Rfid stesso; i dati sopra citati hanno tecnicamente avvalorato la considerazione che, per quanto si possa lavorare sull'influenzare il comportamento dei soggetti, è **altresì necessario ed opportuno rafforzare e potenziare il sistema di rilevamento e controllo, anche con finalità sanzionatoria, della regolamentazione della ZTL mediante l'installazione di varchi telematici di controllo delle uscite dalla città, omologati dal Ministero dell'Interno e in grado di completare il sistema di rilevamento già attivo per le entrate.**

Si è ritenuto soluzione più efficace trasferire l'applicazione dei principi di policy di mobilità elaborati e verificati nel progetto ASPIRE dalla tecnologia Rfid a quella dei varchi telematici omologati OCR, ciò ha comportato una puntuale verifica della delimitazione della ZTL, cui è conseguita una parallela necessaria verifica della vigente normativa di accesso, transito e sosta alla stessa.

All'esito delle valutazioni sopra esposte, con delibera di Giunta Comunale n. 85 del 19/04/2023 è stato **dato mandato per l'avvio del progetto di miglioramento e potenziamento della capacità di controllo e monitoraggio della regolamentazione della ZTL a mezzo di installazione di varchi telematici anche presso le uscite dalla ZTL.**

5.2 Modifica ed adeguamento della perimetrazione delle ZTL

Per una corretta progettazione del sistema di controllo degli accessi ed uscite (di seguito “nuovo sistema ZTL”) sono stati inizialmente valutati gli interventi già definiti e descritti nel PAMS (Piano Attuativo della Mobilità e della Sosta) approvato con delibera G.C. n. 16/2021, e successive modifiche.

È stata quindi valutata la realizzabilità a breve termine degli stessi interventi e le possibili alternative, ai fini della implementazione del sistema di controllo accessi/uscite in oggetto e le connesse necessarie modifiche regolamentari.



Sulla base dei risultati dell'analisi effettuata, sono state identificate le azioni da prevedere ai fini della realizzazione del “nuovo sistema ZTL”, il cui esito si riassume di seguito.

INTERVENTO “A” - Piazza Santa Maria

L'intervento ipotizzato dal PAMS relativo a Piazza Santa Maria consiste nella modifica degli attuali limiti della ZTL “B” estendendola a tutta l'area della Piazza, includendo anche Via Buiamonti.

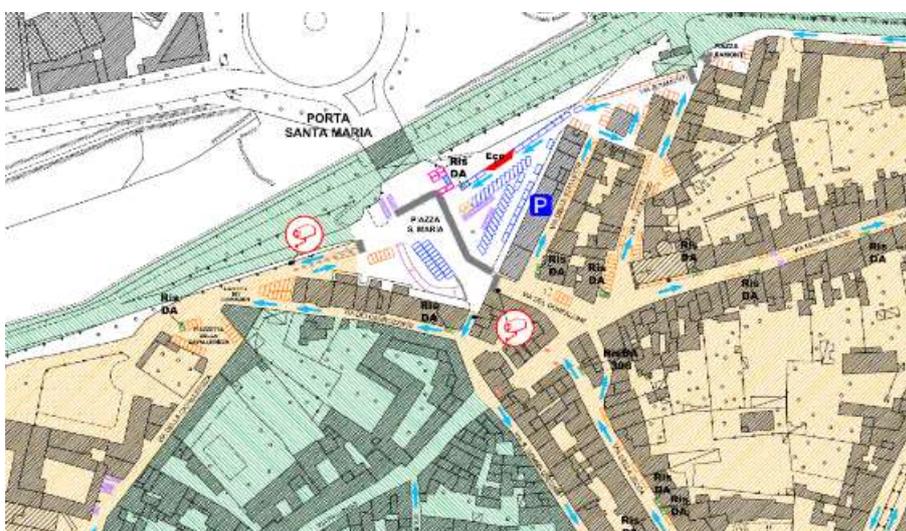
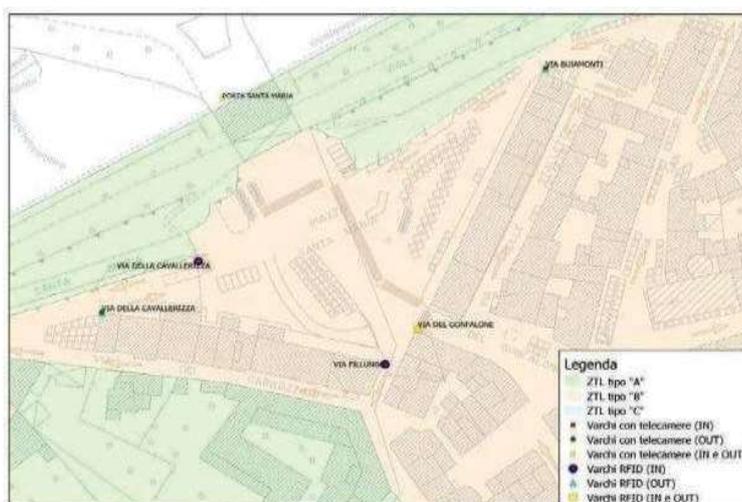


Figura 2 – limiti ZTL attuali

Figura 3 – limiti ZTL da PAMS



Questo intervento **non verrà realizzato a breve termine**. Per tale motivo il posizionamento dei varchi elettronici è stato definito sulla base degli attuali limiti della ZTL con impatti su 4 varchi OCR, di cui 2 da installare e 2 da riconfigurare, per il monitoraggio dei transiti in uscita:

- Via della Cavallerizza (esistente da riconfigurare)



- Via del Gonfalone (esistente da riconfigurare)
- Via delle Stallette (da installare)
- Via San Leonardo (da installare)

INTERVENTO “B” - Via Buiamonti

Nell’ambito dell’Intervento “A” sarebbe prevista l’estensione dell’attuale ZTL “B” anche all’area di “Via Buiamonti”, “Via delle Stallette” e “Via San Leonardo”.

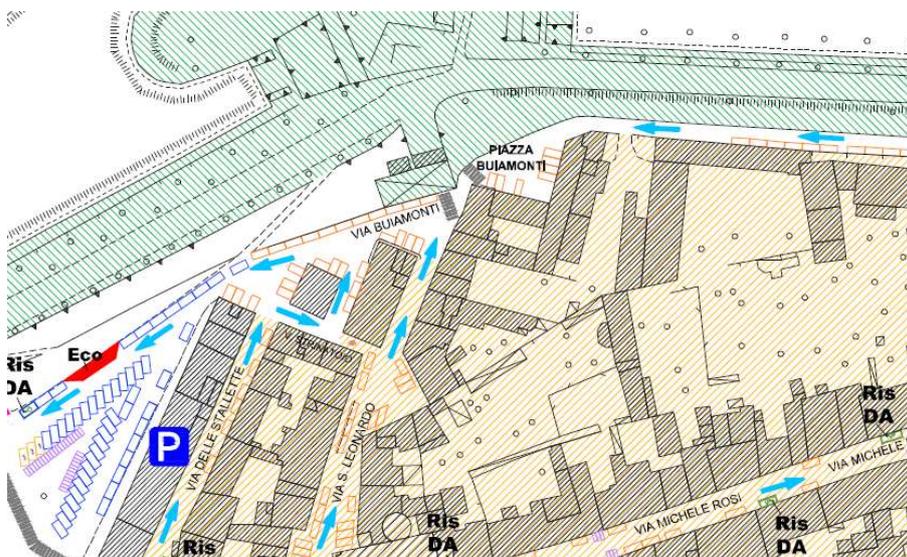


Figura 4 – limiti ZTL attuali

Figura 5 – limiti ZTL da PAMS



Come anticipato relativamente all’intervento “A”, **non è prevista la realizzazione a breve termine** dell’intervento in oggetto. Per tale motivo il posizionamento dei varchi OCR nell’area di riferimento è stato definito considerando i limiti delle ZTL attuali, ossia prevedendo l’installazione di un varco OCR in uscita da “Via delle Stallette” e un ulteriore varco OCR, sempre per il monitoraggio dei transiti in uscita, in “Via San Leonardo”.



INTERVENTO “C” - Area Nord di Piazzale Verdi

L'intervento previsto dal PAMS consiste nella istituzione della ZTL “B” nell'area compresa tra “Via del Crocifisso” e “Via San Paolino”, mantenendo quest'ultima compresa nella ZTL “A” attualmente istituita.

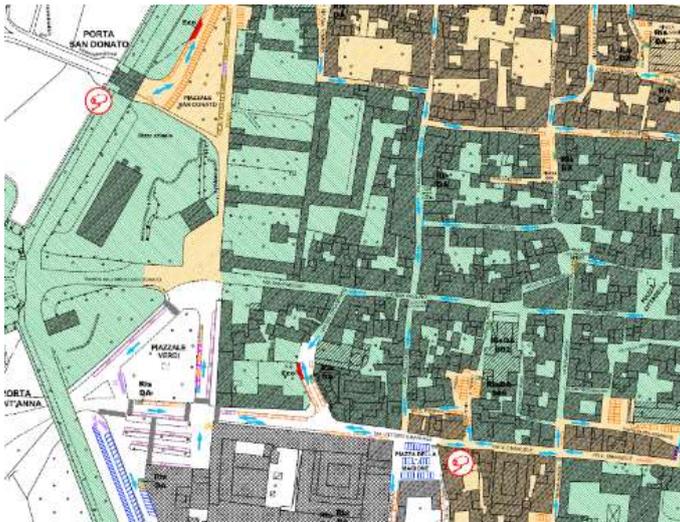


Figura 6 – limiti ZTL attuali

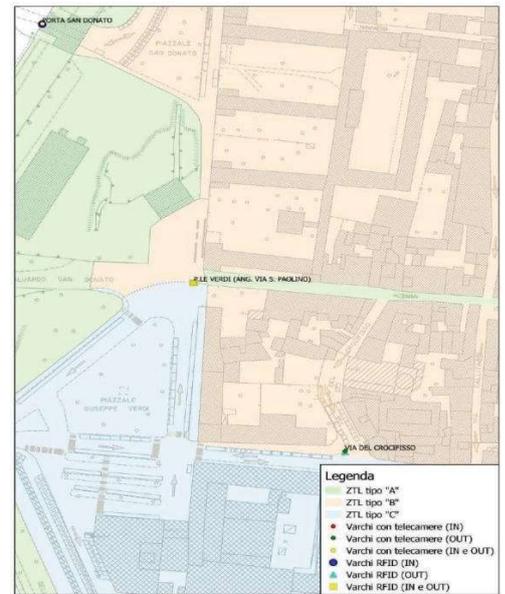


Figura 7 – limiti ZTL da PAMS

L'intervento ipotizzato nel PAMS è stato oggetto di parziale modifica, a seguito di valutazioni tecniche e verrà realizzato **solo parzialmente: la modifica consiste nella realizzazione di una ZTL “B” solo nell'area compresa tra “Via del Crocifisso” e tratto finale di “Via San Paolino”** attuando il senso unico di circolazione con entrata in “Via del Crocifisso”, immissione su “Via San Paolino” con svolta obbligata a sinistra e, quindi, uscita dalla ZTL “B” da “Via San Paolino”.





INTERVENTO “D” - Area Sud-Est del CS comprendenti le vie del Fosso del Calcio, del Giardino Botanico, S. Micheletto, Via Elisa, S. Chiara, della Quarquonia.

L'Intervento previsto dal PAMS consisterebbe nell'estensione dell'attuale ZTL “B” nell'area sud-est del CS all'area occupata dal “Giardino Botanico” e dalle relative infrastrutture viarie di accesso alla struttura e nelle aree limitrofe, prevedendo l'istituzione della ZTL “B” ad un'area che comprende il quadrilatero compreso tra “Via del Fosso”, “Via del Giardino Botanico”, “Via del Calcio” e “Via San Micheletto” (evidenziato in “giallo” in figura sotto)

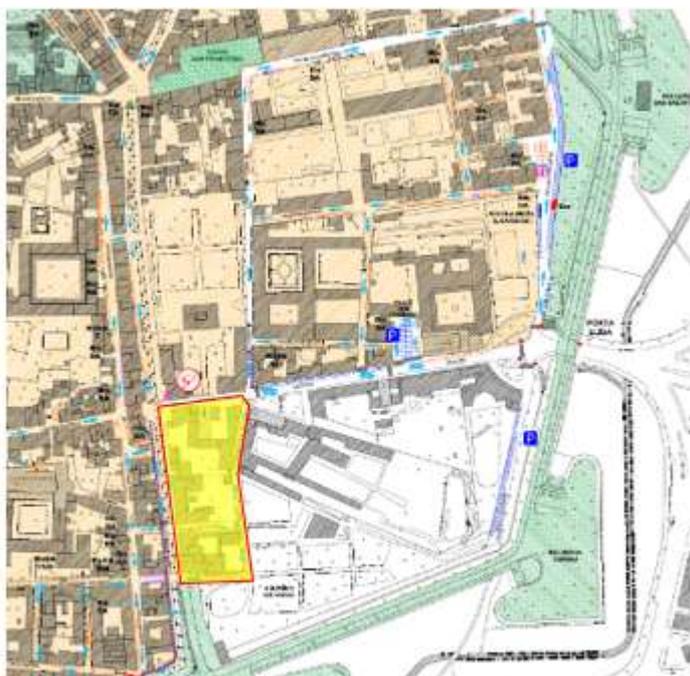


Figura 8 – limiti ZTL attuali

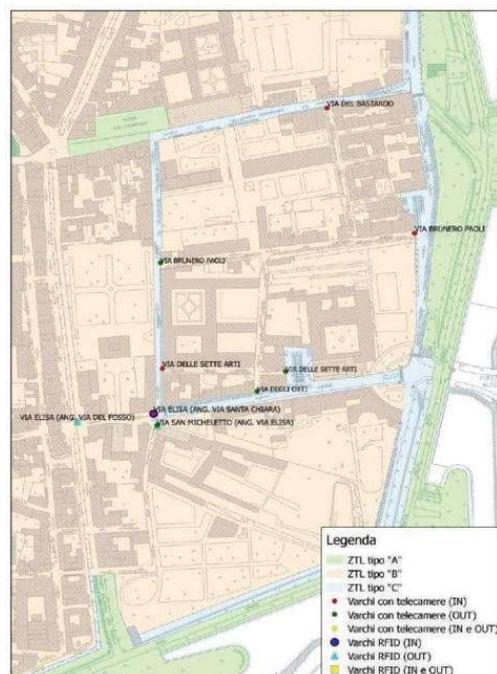


Figura 9 – limiti ZTL da PAMS

L'intervento di modifica definito nell'ambito del progetto, prevede, a differenza di quanto indicato dal PAMS, **la sola implementazione della ZTL “B” che comprende il “quadrilatero” rappresentato in giallo.** Da considerare che, come già indicato in Figura il presente intervento comporterà **impatti in termini di accessi alle strutture “Casa di Cura M. D. Barbantini” e la “Scuola Primaria Santa Dorotea”** presenti in tale area, per cui sarà necessario il rilascio agli utenti di opportuni permessi per consentire di raggiungere la destinazione di interesse, analogamente a quanto è già previsto per strutture simili del centro storico.

INTERVENTO “F” – Area Sud del CS comprendenti le vie della Dogana e del Molinetto

L'intervento previsto dal PAMS per tale area consiste nell'estensione della ZTL “B” a “Via del Molinetto” e “Via della Dogana”, attualmente incluse nella ZTL “A”, al fine di consentire l'accesso a “Piazza San Martino”, inclusa a sua volta nella ZTL “A”.

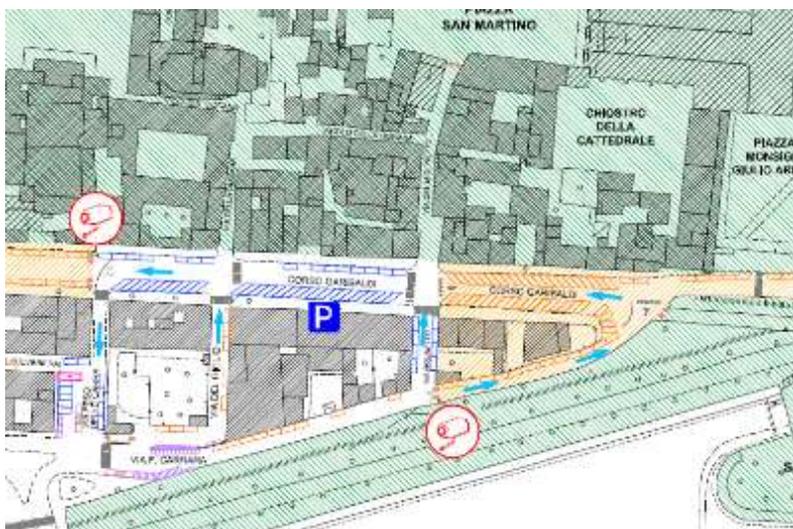


Figura 10 – limiti ZTL attuali

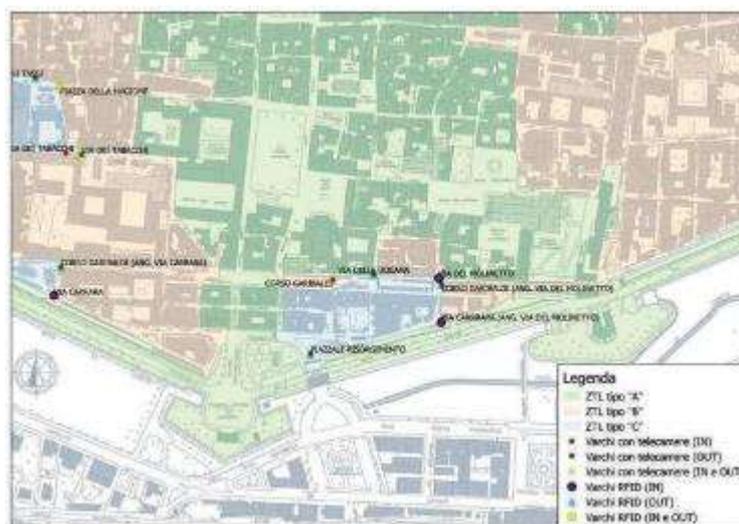


Figura 11 – limiti ZTL da PAMS

Al riguardo sono stati effettuate specifiche verifiche tecniche al fine di verificare gli spazi disponibili per consentire le seguenti manovre di svolta:

- 1) da “Via del Molinetto” verso “Via della Dogana”,
- 2) da “Via del Molinetto”, direzione da “Piazza San Martino” a “Corso Garibaldi”, in “Via della Dogana”
- 3) in entrata nell’area di parcheggio del “Chiostrino” da “Via del Molinetto”;
- 4) uscita dall’area di parcheggio del “Chiostrino” in “Via della Dogana”.



Figura 12 – rappresentazione delle manovre di svolta area Via del Molinetto – Via della Dogana

Le conclusioni sono nel senso di procedere all’attuazione dell’intervento

INTERVENTO “E” - Ambito Ovest del CS

L’intervento previsto dal PAMS per questa area consiste nella realizzazione della ZTL “B” nella sola area delimitata da “Via del Crocifisso”, mantenendo “Via San Paolino” all’interno della ZTL “A”.



Figura 13 – limiti ZTL attuali

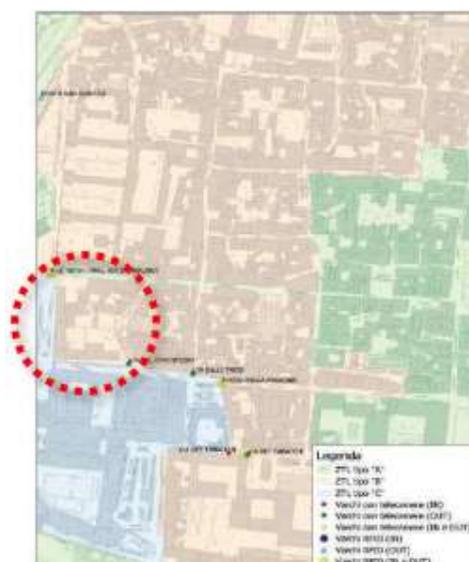


Figura 14 – limiti ZTL da PAMS



Non vi sono particolari controindicazioni alla realizzazione di una ZTL “B” non solo nel tratto compreso tra “Via del Crocifisso” ma anche nel tratto finale di “Via San Paolino” attuando il senso unico di circolazione con entrata in “Via del Crocifisso”, immissione su “Via San Paolino” con svolta obbligata a sinistra e, quindi, uscita dalla ZTL “B” da “Via San Paolino”.

INTERVENTO “G” - Ulteriore Variante rispetto alla ripermimetrazione di base – Area Sud del CS comprendenti le vie Francesco, Carrara, del Giglio, del Peso e parte di Corso Garibaldi.

Il presente intervento consiste nella ripermimetrazione dell’area Sud del CS includendo le aree delimitate da “Via F. Carrara”, “Corso Garibaldi”, “Via San Girolamo” nella ZTL “B” con conseguente riposizionamento dei varchi di accesso/uscita dalla suddetta area nei pressi di Porta San Pietro.

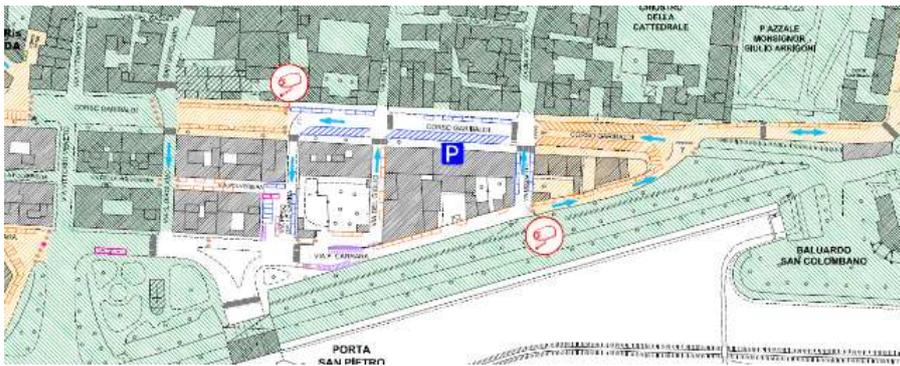


Figura 15 – limiti ZTL attuali

Figura 16 – limiti ZTL da PAMS





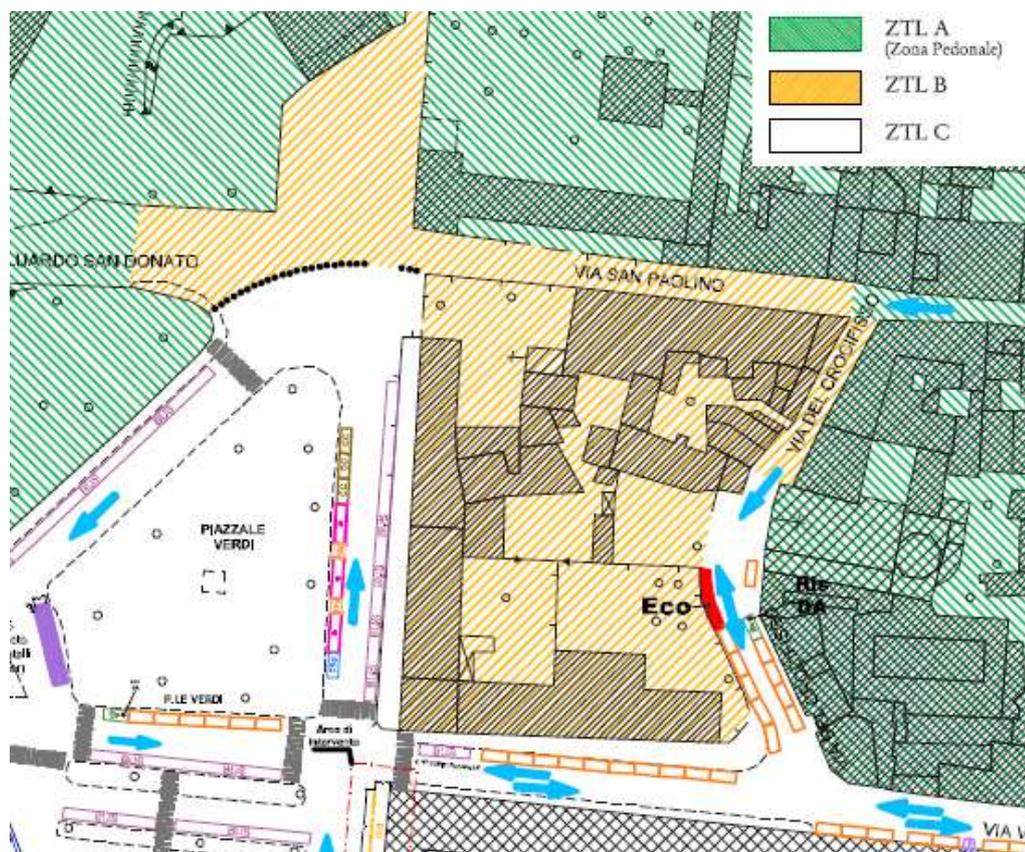
Tale intervento, non è stato ritenuto attuabile a breve termine, ma è stata tuttavia prevista una **parziale realizzazione della ZTL “B”** estendendo quella attualmente esistente nel tratto di “*Corso Garibaldi*” al tratto finale di “*Via San Girolamo*” e “*Via Francesco Carrara*”



Figura 17 – Estensione ZTL “B” tratto finale Via San Girolamo e Via Francesco Carrara

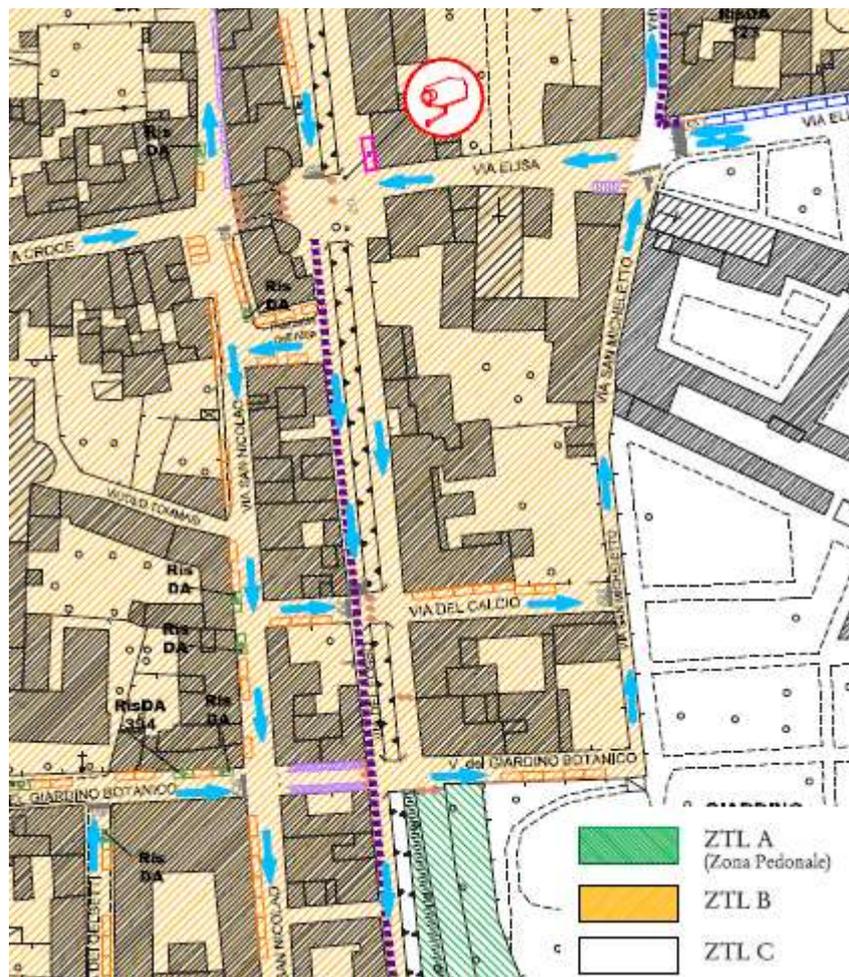
Ricapitolando in particolare le modifiche del perimetro alle attuali ZTL interessano:

Area nord di piazzale Verdi: estensione della ZTL B. Piazzale Verdi è caratterizzato, soprattutto nelle fasce orarie di ingresso e uscita dalle scuole, da una commistione di diversi flussi di traffico (veicoli privati e mezzi del servizio pubblico) che si contendono gli spazi stradali. L'estensione della ZTL e la realizzazione di una nuova segnaletica che garantisce l'attuale offerta di sosta a pagamento permettono di: regolamentare l'accessibilità, alleggerire la pressione dei veicoli privati in piazzale San Donato, proteggere l'ambito sul quale si affacciano alcuni edifici pubblici. La modifica consiste nella realizzazione di una ZTL “B” solo nell’area compresa tra “Via del Crocifisso” e tratto finale di “Via San Paolino” attuando il senso unico di circolazione con entrata in “Via del Crocifisso”, immissione su “Via San Paolino” con svolta obbligata a sinistra e, quindi, uscita dalla ZTL “B” da “Via San Paolino”.



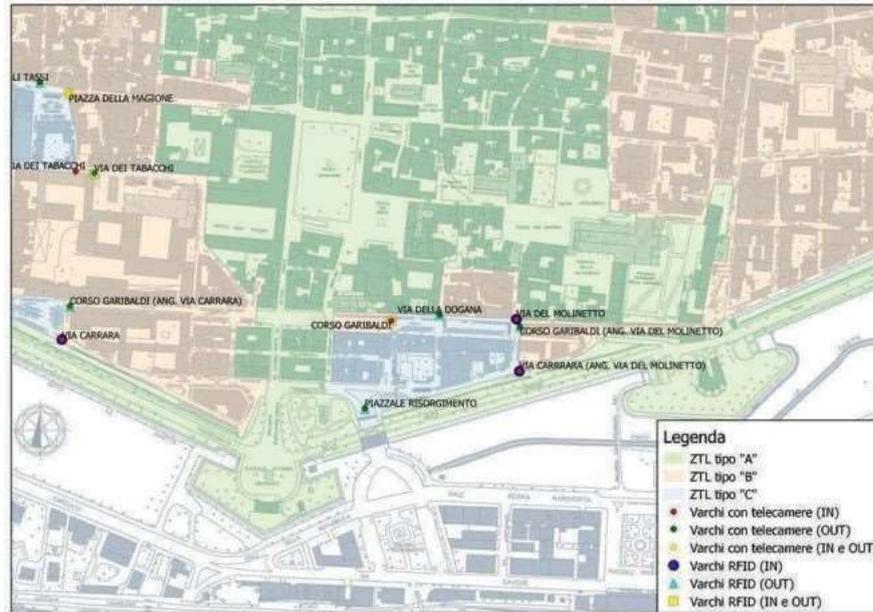
Riperimetrazione della ZTL di piazzale Verdi e piazzale San Donato

Area sud-est del CS comprendenti le vie del Fosso, del Calcio, del Giardino Botanico, S. Michele, Elisa: estensione della ZTL B. L'avanzamento dell'attuale varco è finalizzato a contenere il carico veicolare in via Elisa nei pressi della porta di San Gervasio e lungo il tratto sud di via del Fosso caratterizzato da una sezione molto ridotta, inadeguata agli attuali flussi veicolari. Si prevede l'aggiunta di un varco con telecamera (in uscita) in via San Michele angolo via Elisa. Infine, per preservare l'attuale ZTL B nelle restanti vie adiacenti si prevede l'aggiunta di varchi con telecamere in ingresso nelle vie di Brunero Paoli, delle Sette Arti, e via del Bastardo-



Riperimetrazione della ZTL, area sud est

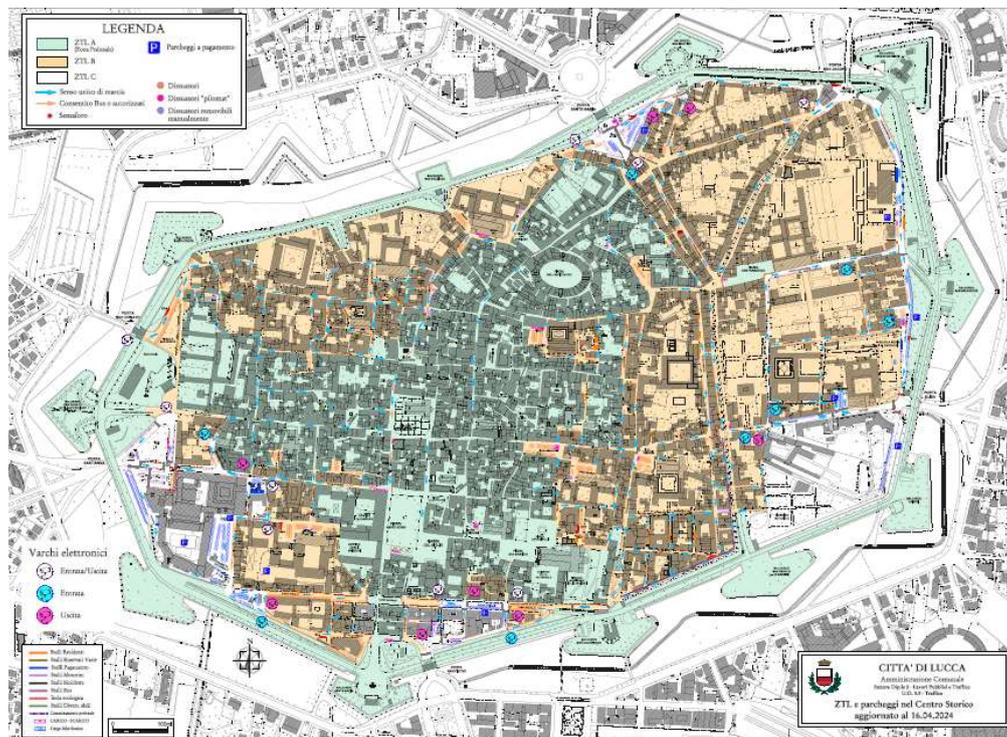
Area sud del CS comprendenti le vie della Dogana e del Molinetto: estensione della ZTL B. Attualmente l'accesso alla pedonale piazza San Martino è vincolato da alcuni dissuasori di traffico che in occasione di eventi e per specifiche esigenze devono essere rimossi. Per evitare questa continua operazione si prevede di estendere la ZTL B nelle vie del Molinetto e della Dogana presidiate da telecamere in ingresso e uscita all'incrocio con corso Garibaldi. Si è prevista l'installazione di telecamera in entrata e uscita all'ingresso di via del Molinetto (doppio senso di marcia) e di telecamera in uscita su via della Dogana (senso unico direzione Corso Garibaldi).



Riperimetrazione della ZTL, area sud



All'esito delle valutazioni effettuate a partire dalle iniziali ipotesi del PAMS, è emersa una nuova ipotesi di ripermimetrazione delle ZTL, funzionale al contesto di riferimento attuale e al progetto di potenziamento del controllo automatico degli accessi in centro storico, il cui esito è raffigurato nella mappa sotto riportata:



In conclusione gli interventi di modifica più rilevanti riguardano il passaggio da “ZTL A” a “ZTL B” dell’area compresa tra Via del Crocifisso e Via San Paolino, del quadrilatero compreso tra Via del Molinetto e Via della Dogana e del tratto di Via San Girolamo compreso tra l’intersezione con Corso Garibaldi e l’intersezione con Via Francesco Carrara, oltre al passaggio da “ZTL C” a “ZTL B” del quadrilatero compreso tra Via Elisa/Via del Fosso/Via del Giardino Botanico/Via San Micheletto e del tratto di Via Francesco Carrara compreso tra l’intersezione con Via San Girolamo e Porta San Pietro



5.3 Revisione della distribuzione degli impianti di controllo dei varchi

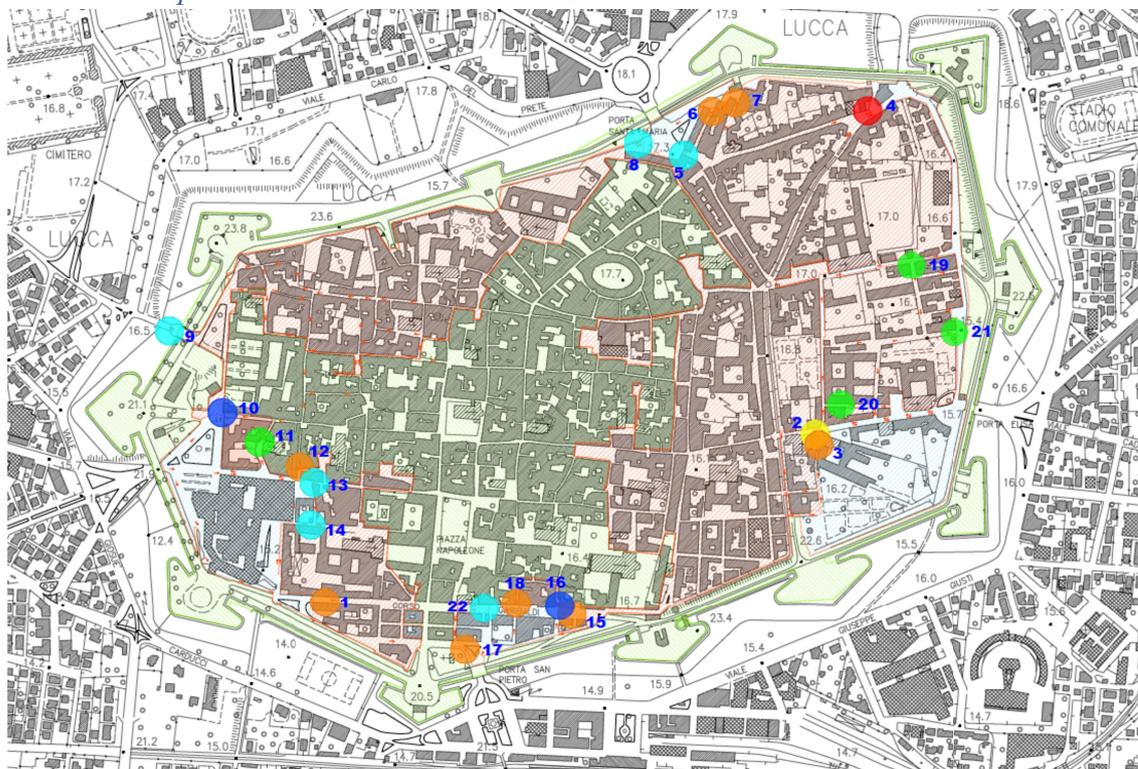
La nuova perimetrazione delle ZTL determina la progettazione della collocazione degli impianti di controllo degli accessi.

Tabella 1 – Riposizionamento e riconfigurazione del sistema di controllo dei varchi della ZTL

Telecamere IN (attuali)	Telecamere OUT (aggiuntive)	Telecamere IN/OUT (aggiuntive)	RFID IN (Life Aspire)	RFID OUT (Life Aspire)	RFID IN (aggiuntivi)	RFID OUT (aggiuntivi)
corso Garibaldi	corso Garibaldi (ang. via Carrara)		corso Garibaldi	corso Garibaldi		
	corso Garibaldi (ang. via Molinetto)			corso Garibaldi (ang. via Carrara)		
		piazza della Magione	piazza della Magione	piazza della Magione		
		piazzale Verdi (ang. via S. Paolino)		piazzale Verdi (da via S. Paolino)	piazzale Verdi (ang. via San Paolino)	piazzale Verdi (spostamento ang. via San Paolino)
Porta San Donato	Porta San Donato		Porta San Donato	Porta San Donato		
via Carrara			via Carrara			
via Carrara (ang. via Molinetto)			via Carrara (ang. via Molinetto)			
via dei Tabacchi	via dei Tabacchi		via dei Tabacchi	via dei Tabacchi		
via del Fosso		piazza v.aramni (spostamento telecamera via del Fosso)	via del Fosso	via Rosi	piazza varamni (spostamento RFID via del Fosso)	piazza varamni (spostamento RFID via Rosi)
via del Gonfalone	via del Gonfalone		via del Gonfalone	via del Gonfalone		
via Cavallerizza	via Cavallerizza		via Cavallerizza	via Cavallerizza		
via Elisa (ang. via del Fosso)	via San Micheletto (ang. via Elisa)	via Elisa (anticipato ang. via Santa Chiara)	via Elisa (ang. via del Fosso)	via Elisa (ang. via del Fosso)	via Elisa (anticipato ang. via Santa Chiara)	
via Galgani			via Galgani			
	via del Crocifisso			via del Crocifisso		via del Crocifisso (spostamento)
	via del Bastardo					
	Inizio via Brunero Paoli	Fine via Brunero Paoli (solo IN)				
	Fine via delle Sette Arti	Inizio via delle Sette Arti (solo IN)				
	via degli Orti					
		Porta San Donato				
		Porta Santa Maria				
		via Molinetto (solo IN)			via Molinetto	
						via San Micheletto (ang. via Elisa)
	piazzale Risorgimento			piazzale Risorgimento		
	via Buamonti			via Buamonti		
				via del Giardino		
				Botanico		
	via Galli Tassi			via Galli Tassi		
	via della Dogana					via della Dogana



Nuova perimetrazione delle ZTL nel CS e ricollocazione dei varchi di controllo



IDENTIFICATIVO TAVOLE TECNICHE	VARCO	VARCO ESISTENTE	VARCO RECUPERATO DA INSTALLAZIONE ESISTENTE	VARCO OGGETTO DI RIPOSIZIONAMENTO	VARCO OGGETTO DI RICONFIGURAZIONE	PMV PREVISTO	PMV ESISTENTE	PALO PER INSTALLAZIONE PREVISTO	TIPO INTERVENTO	ENTRATA	USCITA
1	Corso Garibaldi (ang. Piazza della Casermetta)	NO	NO	NO	NO	NO		SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
2	Via Elisa	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	RIPOSIZIONAMENTO		
3	Via San Micheletto	NO	NO	NO	NO	NO		SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
4	Via del Fosso	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	RIPOSIZIONAMENTO E RICONFIGURAZIONE		
5	Via Gonfalone	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	RICONFIGURAZIONE		
6	Via delle Stallette	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
7	Via San Leonardo	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
8	Via Cavallerizza (Porta Santa Maria)	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	RICONFIGURAZIONE		
9	Porta San Donato	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	RICONFIGURAZIONE		
10	Via San Paolino	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
11	Via del Crocifisso	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
12	Via Galli Tassi	NO	NO	NO	NO	NO		SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
13	Via Vittorio Emanuele II	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	RICONFIGURAZIONE		
14	Via dei Tabacchi	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	RICONFIGURAZIONE		
15	Corso Garibaldi (ang. Molinetto)	NO	NO	NO	NO	NO		SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
16	Via del Molinetto	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
17	Porta San Pietro	NO	NO	NO	NO	NO		SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
18	Via della Dogana	NO	NO	NO	NO	NO		SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
19	Via del Bastardo	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
20	Via delle Sette Arti	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
21	Via Brunero Paoli	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NUOVA INSTALLAZIONE		
22	Corso Garibaldi / Via San Girolamo	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI	RICONFIGURAZIONE		



6. RIORGANIZZAZIONE DEI PERMESSI, DELLE REGOLE DI ACCESSO, CIRCOLAZIONE E SOSTA

L'obiettivo del PAMS è stato fin da principio quello di tendere a semplificare il previgente sistema di permessi e rendere più evidente (e facilmente verificabile) la differenza tra permessi che consentono l'accesso alla ZTL B e alla ZTL A.

Considerando le peculiarità e le esigenze delle diverse attività, si è ritenuto opportuno definire, per quanto possibile, una maggiore omogeneità delle fasce orarie in relazione alla loro ampiezza e alla loro distribuzione nella giornata.

Il principio tariffario base che ha ispirato l'organizzazione tariffaria dei permessi è stato quello di diversificare le tariffe anche in relazione alla classe ambientale del veicolo (tariffe più alte per i veicoli più inquinanti, più basse per i veicoli meno inquinanti) e di applicare una tariffa anche ai veicoli elettrici (ai FEV, Full Electric Vehicle) per considerare non il relativo livello di emissione quanto piuttosto lo spazio pubblico occupato da questi, che in un contesto limitato a riguardo, come il centro storico, è stato deciso di esaltarne il valore anche per tale categoria di veicoli

Vi è inoltre da rilevare che un aspetto fondamentale del sistema di gestione dell'accessibilità al CS, delle regole e della perimetrazione delle ZTL, riguarda l'applicazione di tali regole e le necessarie attività di verifica e controllo. Le proposte di seguito delineate consentono di facilitare le verifiche e di limitare gli abusi e, a supporto dell'attività di controllo, potenziare quello automatico con l'installazione degli ulteriori varchi di accesso e uscita.

Tuttavia, questo sistema non permette allo stato attuale di verificare l'accesso alla ZTL A e non rileva i veicoli in uscita dai varchi, di conseguenza non è possibile:

- presidiare la ZTL A (e dunque l'applicazione delle relative regole);
- stabilire il tempo di permanenza nella ZTL B (si può solo verificare il diritto all'accesso in mancanza del quale si è sanzionati), verificare il rispetto dei percorsi predeterminati.

6.1 Articolazione del sistema di permessi

Per la disciplina di riferimento delle modalità di ottenimento, uso, requisiti oggettivi e soggettivi relativi alle singole tipologie di permesso, nonché per la relativa tariffazione, si rimanda integralmente al documento *“Disciplinare per il rilascio dei permessi per l'accesso, il transito e la sosta dei veicoli all'interno del Centro Storico”* strumentale all'implementazione del PAMS, ma da considerare documento autonomo e complementare allo stesso.

Nel Disciplinare sono altresì previsti e regolamentati la gestione delle white list, la concessione di eventuali deroghe alla disciplina generale.

In generale per ciascuna ZTL del CS sono confermate le attuali modalità di accesso e di sosta:

- **ZTL C:** nella quale sono vigenti i limiti relativi alla massa a pieno carico (non superiore a 3,5 tonnellate), all'ingombro (non superiori a 6,5 metri di lunghezza e



2,2 metri di larghezza) e alla velocità (limite a 30 km/h); la sosta è consentita a tutti negli stalli blu a pagamento, ai residenti negli stalli gialli e alle persone con disabilità gratuitamente negli stalli blu e gialli.

- **ZTL B:** oltre alle limitazioni di massa, di dimensione e di velocità di cui al precedente punto l'accesso è consentito esclusivamente ai veicoli autorizzati muniti di permesso mentre la sosta è consentita solamente negli stalli gialli;
- **ZTL A:** l'accesso e la sosta sono sempre vietati fatti salvi i veicoli autorizzati muniti di permesso. Il transito per i veicoli a motore autorizzati e per i velocipedi è soggetto alle seguenti norme e prescrizioni:
 - il conducente del veicolo dovrà procedere a velocità ridotta a “passo d'uomo”;
 - il conducente del veicolo dovrà procedere con la massima cautela necessaria ad evitare i manufatti eventualmente presenti sulla carreggiata ed i pedoni, tenendo presente che nella zona indicata i pedoni hanno il diritto di precedenza sui veicoli.

Nella ZTL A sono previste ulteriori restrizioni per l'accesso, il transito e la sosta nella fascia oraria: 10.30 - 14.00 e 18.00 - 21.00 nei seguenti ambiti: via Fillungo (da via Roma a via Busdraghi), via Roma, via Beccheria, via San Paolino, via Santa Croce (tratto compreso tra piazza Bernardini e via Roma), via Cenami, via Buia, via Santa Lucia e piazza San Michele (lato est), piazza Anfiteatro, piazza San Frediano.

Per facilitare le verifiche e i controlli da parte della Polizia Municipale sono in uso vetrofanie adesive da applicare obbligatoriamente al parabrezza del veicolo e nelle quali sia possibile integrare sistemi di lettura ottici o elettronici (QR Code, Tag RFID, etc.).

Di seguito sono riassunte a scopo ricognitivo le categorie di permesso previste allo stato attuale e descritte nel Disciplinare:

- A1 ZTL C RESIDENTI O DIMORANTI NELLA ZTL C
- A2 ZTL B RESIDENTI O DIMORANTI NELLA ZTL B
- A3 ZTL A RESIDENTI O DIMORANTI NELLA ZTL A
- A4 ZTL B RESIDENTI O DIMORANTI PROPRIETARI O UTILIZZATORI A DIVERSO TITOLO DI SPAZI DI SOSTA PRIVATI NELLA ZTL B
- A5 ZTL A RESIDENTI O DIMORANTI PROPRIETARI O UTILIZZATORI A DIVERSO TITOLO DI SPAZI DI SOSTA PRIVATI NELLA ZTL A
- A6 ZTL B NON RESIDENTI NÉ DIMORANTI NEL CS PROPRIETARI DI APPARTAMENTO NELLA ZTL B
- A7 ZTL A NON RESIDENTI NÉ DIMORANTI NEL CS PROPRIETARI DI APPARTAMENTO NELLA ZTL A
- A8 ZTL B NON RESIDENTI NÉ DIMORANTI NEL CS PROPRIETARI O UTILIZZATORI A DIVERSO TITOLO DI SPAZI DI SOSTA PRIVATI NELLA ZTL B
- A9 ZTL A NON RESIDENTI NÉ DIMORANTI NEL CS PROPRIETARI O UTILIZZATORI A DIVERSO TITOLO DI SPAZI DI SOSTA PRIVATI NELLA ZTL A
- A10 ZTL B ANZIANI NON AUTOSUFFICIENTI RESIDENTI E DIMORANTI NELLA ZTL B
- A11 ZTL A ANZIANI NON AUTOSUFFICIENTI RESIDENTI E DIMORANTI NELLA ZTL A



- A12 RESIDENTI E DIMORANTI NELLE ZONE REGOLAMENTATE AL DI FUORI DEL CS
- W NON RESIDENTI NÉ DIMORANTI NEL CS CON FIGLI ISCRITTI ALLE SCUOLE ELEMENTARI, DELL'INFANZIA E NEGLI ASILI NIDO
- B1 IMPRESE ARTIGIANE, RIPARATORI CHE EFFETTUANO MANUTENZIONE DI IMPIANTI
- B2 IMPRESE DI PULIZIA
- B3 AGENZIE DI POMPE FUNEBRI
- B4 TITOLARI DI LICENZA NCC (**ABROGATO**)
- B5 IMPRESE E OPERATORI DEI MERCATI PERIODICI E OPERATORI PRECARI
- B6 IMPRESE DI GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI
- B7 SERVIZI DI PUBBLICO INTERESSE
- B8 SOCIETÀ DI ATTIVITÀ DI ASSISTENZA E CONSULENZA AI TURISTI
- C1 TRASPORTO MERCI ORDINARIE E MEDICINALI
- C2 TRASPORTO MERCI DEPERIBILI, DETERIORABILI E/O CON MEZZO COIBENTATO O ISOTERMICO
- C3 TRASPORTO GIORNALI
- C4 TRASPORTO MERCI LABORATORIO E SERVIZI DI CATERING
- C5 TRASPORTO VALORI
- C6 RAPPRESENTANTI DI COMMERCIO E TITOLARI DI ATTIVITÀ DI VENDITA AL DETTAGLIO O ALL'INGROSSO
- D1 AMMINISTRATORI PUBBLICI
- D2 AUTORITÀ E ISTITUZIONI PUBBLICHE
- D3 CRONISTI E ORGANI DI STAMPA, SERVIZI RADIOTELEFONICI, RADIOFONICI, TELEVISIVI
- D4 MEDICI DI FAMIGLIA
- Z1 IMPRESE E SOGGETTI CHE EFFETTUANO LAVORI E SERVIZI OCCASIONALI
- Z2 IMPRESE CHE EFFETTUANO ALLESTIMENTO MOSTRE E MANIFESTAZIONI, TRASLOCHI, RIPRESE CINEMATOGRAFICHE
- Z3 MATRIMONI E FUNERALI
- Z4 CLIENTI DELLE STRUTTURE RICETTIVE
- Z5 CASE DI CURA E CASE DI RIPOSO
- Z6 OPERATORI DEI SERVIZI SOCIALI E DI ASSISTENZA DOMICILIARE
- Z7 CURIA DELL'ARCIDIOCESI DI LUCCA
- Z8 CONFINDUSTRIA TOSCANA-NORD
- Z9 PROCURA DI LUCCA
- Z10 REAL COLLEGIO
- Z11 TEATRO DEL GIGLIO
- Z12 PERSONE CON DISABILITÀ E INVALIDITÀ TEMPORANEE
- Z13 PERSONE CON DISABILITÀ E INVALIDI
- Z14 PREFETTURA DI LUCCA



6.2 Regolamentazione della mobilità veicolare nelle aree delle Mura Urbane

Nel ridefinire la perimetrazione delle ZTL del CS gli ambiti che rientrano nel complesso monumentale delle Mura Urbane ricadono nella ZTL A. L'accessibilità, la circolazione e la sosta sono quindi regolamentate dalle norme stabilite per la stessa e, ad integrazione speciale, dal Regolamento d'uso delle Mura Urbane deliberato dal Consiglio Comunale (DCC 36 del 20/6/2011 e DCC 88 del 28/3/2017).

Con la nuova perimetrazione delle ZTL si ritiene tuttavia necessario provvedere alla emanazione da parte dell'AC di un nuovo regolamento che aggiorni le modalità di accesso e di sosta armonizzandole con la nuova disciplina della ZTL e le relative tariffe per l'accesso e la sosta.

7. RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA

Il PAMS si è altresì preoccupato di disciplinare nel perimetro storico delle Mura, la sosta dei veicoli, trattandola in maniera differenziata in relazione alla localizzazione all'interno delle ZTL A, B o C:

- nella ZTL A la sosta in generale è sempre vietata (non sono tracciati stalli di sosta) fatte salve le eccezioni stabilite per alcune categorie di permesso (sosta temporanea per un tempo massimo determinato e stalli riservati alle persone con disabilità);
- nella ZTL B gli stalli disponibili in strade e piazze (stalli gialli) sono utilizzabili dai residenti, da alcune specifiche categorie di utenti (da coloro che sono muniti di permesso che consente anche la sosta) e dalle persone con disabilità;
- nella ZTL C gli stalli disponibili nelle aree di parcheggio (in struttura e non) e a bordo strada sono a pagamento (stalli blu a cui corrispondono i massimi livelli tariffari) o riservati ai residenti e alle persone con disabilità (stalli gialli).

Rispetto alle previsioni di Piano, ad oggi permane una evidente criticità: lo squilibrio tra numero di posti riservati ai residenti (stalli gialli) e numero di permessi rilasciati: quasi tre permessi per ogni stallo giallo disponibile nel CS.

Tabella – Rapporto domanda e offerta di sosta per residenti nelle aree regolamentate (solo stalli gialli)

	ZTL A	ZTL B	ZTL C
Numero di permessi A1, A2, A3 attivi ad oggi	1567	2352	327
Numero di stalli riservati ai residenti (gialli)	1658		
Rapporto tra numero di permessi A1, A2, A3 e numero di stalli di sosta riservati	4261/1658= 2,56		

Fonte: Lucca Plus S.r.l. e U.O. 5.6 Traffico



Tale criticità è in parte mitigata nelle ore serali e notturne durante le quali è consentita la sosta ai residenti negli stalli blu. Nonostante questa iniziativa e il perseguimento della razionalizzazione della disponibilità di stalli da parte dell'Amministrazione, permane comunque un limite dovuto alla (scarsa) disponibilità di spazio all'interno delle Mura rispetto alle esigenze delle diverse attività e funzioni presenti nel CS; spazio conteso tra funzioni ed esigenze non sempre conciliabili.

Tuttavia, non si tratta di un semplice limite della capacità di sosta, anche se in alcuni ambiti del CS vi è una effettiva insufficienza. Se si considera, infatti, l'offerta di sosta nel CS e quella disponibile nelle immediate adiacenze si rilevano ancora margini di capacità disponibile, in particolare nei parcheggi esterni alle Mura (parcheggio Palatucci e Carducci).

Nondimeno, vi è anche la possibilità di incrementare l'offerta di sosta nel CS e realizzare nuove aree di parcheggio in alcuni ambiti dei comparti urbani per i quali sono previsti progetti di riqualificazione. Opportunità da verificare e valutare puntualmente considerando che un aumento dell'offerta di sosta, proprio nelle aree più delicate e pregiate della Città, per quanto sottoposta anche a regole stringenti, può costituire un richiamo per la domanda e contribuire ad incrementare la pressione veicolare sul perimetro della Città storica.

Non meno critico è il rapporto tra domanda e offerta di sosta dedicata alla logistica urbana, al sistema distributivo delle attività economiche nel CS. Criticità emersa e confermata anche nel corso degli anni recenti, in cui si è cercato di offrire soluzioni regolamentari e tecnologiche.

Tra le molte criticità rilevate, due sono quelle principali e confermate altresì dalle categorie economiche interessate: la scarsa disponibilità di aree di carico/scarico e la difficoltà di fare rispettare i limiti temporali d'uso stabiliti dai diversi permessi che ha come diretta conseguenza anche quella di non inficiare la rotazione degli stalli dedicati, e di conseguenza il tempo di occupazione e, dunque, la capacità di sosta.

Al fine di mitigare queste criticità, recentemente l'Amministrazione ha realizzato ulteriori aree di carico/scarico.

La revisione del disciplinare dei permessi e nel caso di specie dei permessi di categoria C1 e C2, l'aumento del numero di aree di carico e scarico, l'installazione di nuovi varchi sono azioni propedeutiche a un migliore utilizzo degli sosta

7.1 Il regime della sosta

La disciplina della sosta è sottoposta a provvedimenti attuativi da parte dell'Ufficio traffico e, a riguardo, rimane confermato a livello programmatico quanto previsto nel vigente PAMS, cui si rinvia. Nel presente documento si intende tuttavia fornire un monitoraggio e aggiornamento dello stato di fatto dell'implementazione delle misure programmate.

Il PAMS mirava a definire un nuovo regime della sosta all'interno della ZTL C e nelle aree di parcheggio contermini al CS: parcheggio Carducci, Palatucci e gli stalli blu a bordo strada adiacenti alla cerchia delle Mura. Per la sosta nella ZTL C si prevedeva di modificare le precedenti modalità di uso degli stalli: gialli riservati prevalentemente alla sosta dei residenti e blu destinati alla sosta a pagamento di breve periodo (utenti del CS).



Si prevedeva di stabilire, dunque, una regolamentazione della sosta che preveda di aprire progressivamente alla sosta dei residenti le aree di parcheggio Carducci e Palatucci, gli stalli blu della ZTL C e quelli dislocati lungo la viabilità a ridosso delle Mura. La pianificazione della riorganizzazione della sosta si è basata sui seguenti principi:

- **aumentare le opportunità di sosta per i residenti e visitatori;**
- **avviare una riforma della sosta che porti nel medio e lungo periodo ad una regolamentazione unica**, ovvero trasformare l'offerta di parcheggio nella ZTL C in sosta a pagamento (stalli blu) con tariffa oraria e possibilità di sosta gratuita per residenti e dimoranti nel CS;
- **diminuire il rapporto tra permessi e numero di stalli.**

La revisione riguarda le regole della sosta all'interno del CS, le aree e le strade adiacenti alle Mura.

A. Negli stalli blu della ZTL C e nelle sole fasce orarie serali e notturne (dalle 19.00 alle 9.00) è consentita la sosta gratuita a residenti e dimoranti titolari del permesso A1, A2, A3.

B. Nelle aree del parcheggio Palatucci e Carducci è consentita la sosta gratuita e senza limitazione oraria a residenti e dimoranti titolari del permesso A1, A2, A3.

C. Nelle aree di parcheggio adiacenti alle Mura cittadine, negli stalli blu a bordo strada distribuiti lungo la cinta muraria (piazzale Risorgimento, viale Regina Margherita, viale Giuseppe Giusti, viale Giovanni Pacini, piazza Martiri della Libertà, e porzione di viale Carlo del Prete) e nelle sole fasce orarie serali e notturne (dalle 19.00 alle 9.00) è consentita la sosta gratuita a residenti e dimoranti titolari del relativo permesso A1, A2, A3.

La revisione ha comportato una serie di adeguamenti:

- **mettere a disposizione dei residenti una più ampia offerta di sosta** (il parcheggio Palatucci e Carducci e, parzialmente, gli stalli blu della ZTL C e delle strade lungo le Mura) e contribuire a ridurre gli attuali livelli di tensione e ad abbassare il gap tra domanda di sosta dei residenti e offerta; sono infatti stati realizzati maggiori stalli per residenti in piazza Santa Maria e in Piazza della Magione (n. 25) e in piazza San Romano si sono aggiunti 7 ulteriori stalli gialli
- **rimane invariato il principio di sosta a rotazione**, utilizzata da coloro che frequentano il CS per motivi diversi dai residenti: gli stalli blu della ZTL C e quelli collocati lungo la viabilità adiacente alle Mura continuano infatti ad essere dedicati durante la giornata alla sosta a rotazione di breve durata mentre nelle fasce orarie serali e notturne (a negozi e attività chiuse) rientrano anche nella disponibilità di residenti e dimoranti.
- **Parcheggio Cittadella/Manifattura (ZTL C)**: è stato riqualificato e da fine dicembre 2023 è possibile utilizzare 93 ulteriori posti a pagamento;
- **Ex caserma Lorenzini (ZTL B)**: ambito dismesso da ripristinare alla funzione di parcheggio con la realizzazione di circa 60 nuovi stalli da riservare temporaneamente, e in attesa di un progetto di riqualificazione dell'intero complesso edilizio, alla sosta dei residenti. A questo intervento è collegata la trasformazione di 30 stalli gialli in stalli blu a pagamento nelle vicinanze dell'ingresso dell'ex Caserma stessa, da individuare nella zona sud-ovest della città e con rinvio ad un successivo e approfondito studio. Sarà quindi necessaria un'eventuale revisione dei sensi di marcia e della perimetrazione della ZTL, che



necessiteranno di approfondimenti da eseguire in contemporanea con la progettazione dell'area di sosta nel piazzale interno della Lorenzini.

Inoltre in piazza della Caserma ad oggi sono presenti 50 stalli blu, in futuro, a seguito dell'auspicato **trasferimento del Terminal Bus** presso l'ex scalo merci nei pressi della Stazione Ferroviaria, sarà possibile realizzare ulteriori stalli di sosta in Piazzale Verdi.

In un orizzonte di lungo periodo sono da considerare infine le nuove infrastrutture di parcheggio “di approdo alla città murata”, previste dal Piano Strutturale:

- **parcheggio in piazzale Risorgimento** (circa 200 stalli) e dell'ampliamento di quello esistente alla stazione ferroviaria (circa 150 stalli); al momento non è prevista la realizzazione del parcheggio in piazzale Risorgimento; per la Stazione l'ampliamento andrà di pari passo col progetto del trasferimento del terminal bus,
- **parcheggio interrato all'esterno di Porta Santa Maria** (circa 150 stalli) il progetto previsto dall'A.C. aspira a realizzare a partire dal 2025, con previsto termine nel 2028, un parcheggio da 433 posti a pagamento; a seguito di ciò è prevista l'abolizione degli spazi blu dentro la Porta, e di quelli che circondano la rotonda di piazzale Martiri della Libertà, ‘riservando’ il centro storico ai mezzi dei residenti.

Tra gli interventi volti alla progressiva razionalizzazione della disponibilità degli stalli di sosta, è altresì da rilevare che con D.G. 151 dell'11/7/24 è stata approvata la realizzazione di una nuova area a parcheggio a pagamento su strada denominata ex Macelli - fuori dalle Mura Urbane, in zona Arancio.

7.2 *Interventi accompagnatori*

Il nuovo assetto della sosta, oltre ad aver incrementato l'offerta per i residenti, ha puntato a trasferire una quota della domanda di parcheggio all'esterno delle Mura, nelle immediate adiacenze ed anche gli utenti dei servizi e delle attività localizzate nel CS possono trovare una maggiore disponibilità di sosta negli ambiti esterni alla cinta muraria. Per queste aree è di conseguenza opportuno migliorare l'accessibilità puntando sulle ridotte distanze e, quindi sulla dimensione pedonale e ciclabile dell'area storica, senza trascurare la possibilità di migliorare anche i servizi del trasporto pubblico.

A questo scopo, per favorire l'utilizzo delle aree di sosta esterne alle mura del CS, è stato appositamente previsto al cosiddetto “T2”, ovvero all'avvio del nuovo programma di esercizio del trasporto pubblico su gomma da parte del nuovo gestore Autolinee Toscane, il potenziamento del collegamento dei parcheggi al centro storico, rispettivamente con la linea 2+ (ex LAM Rossa) dal parcheggio Carducci al centro, e con la linea 3+ (ex LAM Verde) dai parcheggi Tagliate e Palatucci. In particolare è stata spostata la fermata denominata “Carducci 2” per avvicinarla al parcheggio e renderla maggiormente fruibile; per quanto riguarda la 3+ si è allungato il percorso fino al parcheggio Palatucci aumentando la frequenza di passaggio da 15 a 12 minuti.

Interventi di riqualificazione sono in atto anche per i percorsi ciclabili per i quali, oltre alla continua attenzione allo sviluppo di ulteriori percorsi ciclabili, è in corso la realizzazione della Bicipolitana, un sistema organico e funzionale della rete dei percorsi



ciclabili esistenti e ad uso quotidiano, che collega i quartieri cittadini fra loro e gli stessi con i principali poli di attrattività (come stazioni ferroviarie, ospedali, poli scolastici, parchi cittadini). L'organizzazione del sistema è strutturata secondo itinerari, individuati con specifiche indicazioni (es. numero di "linea", colore, ecc.), e punti di interconnessione fra gli stessi, proprio come in una metropolitana. Al momento sono già realizzate le linee 4, *Itinerario Puccini* e 6, *Serchio / Parco fluviale*. Le linee saranno in totale 10

Linea 1. Le Mura

Linea 2. Circonvallazione

Linea 3. Francigena

Linea 4. Itinerario Puccini

Linea 5. Polo Fiere / Lucca Crea

Linea 6. Serchio / Parco fluviale

Linea 7. San Filippo/San Concordio/Stazione FS

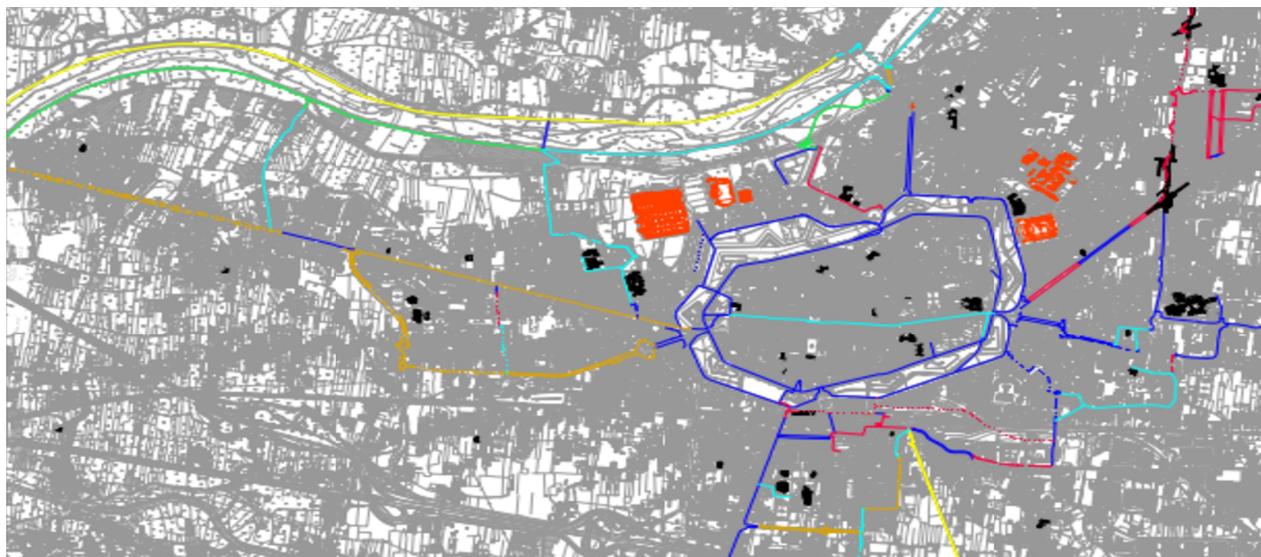
La Ciclovía A / Puccini (Il successivo completamento della Bicipolitana – attraverso la realizzazione delle linee n. 8, 9 e 10 e della Ciclovía B / Greenway Lucca-Pontedera – porterà al potenziamento della rete ciclabile coinvolgendo prevalentemente l'ambito comunale extraurbano, con la predisposizione di collegamenti reciproci tra capoluogo e frazioni comunali).

Linea 8. Tangenziale. San Vito / Arancio

Linea 9. Luporini / Sarzanese

Linea 10. Le ville

La Ciclovía B / Greenway Lucca-Pontedera





LEGENDA. BICIPOLITANA - classificazione tipologica dei percorsi ciclabili

— Percorsi ciclabili in sede propria - esistenti	— Percorsi promiscui veicolari e ciclabili - esistenti
- - - Percorsi ciclabili in sede propria - in realizzazione	- - - Percorsi promiscui veicolari e ciclabili - in realizzazione
• • • Percorsi ciclabili in sede propria - in progetto	• • • Percorsi promiscui veicolari e ciclabili - in progetto
— Percorsi ciclabili in sede riservata - esistenti	— Percorsi natura - esistenti
- - - Percorsi ciclabili in sede riservata - in realizzazione	- - - Percorsi natura - in realizzazione
• • • Percorsi ciclabili in sede riservata - in progetto	• • • Percorsi natura - in progetto
— Percorsi promiscui pedonali e ciclabili - esistenti	— Ciclovie - esistente
- - - Percorsi promiscui pedonali e ciclabili - in realizzazione	- - - Ciclovie - in realizzazione
• • • Percorsi promiscui pedonali e ciclabili - in progetto	• • • Ciclovie - in progetto

Al fine di migliorare e promuovere con diverse modalità l'utilizzo della bicicletta, quale veicolo da preferire per spostamenti brevi in maniera sostenibile per la mobilità delle persone e per l'ambiente, il Documento Unico di Programmazione (DUP) del Comune di Lucca ha individuato tra gli obiettivi operativi stabiliti dall'Amministrazione per il triennio 2023-2025, il "Riorganizzare la circolazione dei quartieri, da e per il centro storico, deviando il traffico pesante e creando sistemi integrati di mobilità alternativa all'auto privata per ridurre le criticità", dove l'obiettivo operativo 1.3.2 prevede l'attivazione di un servizio di bike sharing; a tal fine l'A.C con delibera 177/2023 ha disposto l'avvio in via sperimentale di 6 mesi + 6 di un servizio di noleggio biciclette elettriche e muscolari. Dopo la procedura di selezione tramite avviso di manifetsazione di interesse, è stato autorizzato un unico operatore economico, Ridemovi s.pa., all'esercizio di tale attività senza nessun costo per l'amministrazione.

La promozione del servizio di bike sharing nelle aree di parcheggio sarebbe da sostenersi con misure gestionali che riguardano ad esempio l'introduzione nell'attuale sistema tariffario di titoli integrati tra servizio di bike sharing e sosta.

8. IL TRASPORTO PUBBLICO NEL CS

La revisione del sistema di accessibilità, della circolazione e della sosta dei veicoli privati nel CS non deve tuttavia tradursi nella concessione a quest'ultimi di un vantaggio competitivo rispetto ai mezzi più sostenibili, a partire da quelli pubblici.

A questo proposito, si ritiene utile che:

- nel **riorganizzare l'accessibilità nel CS**, gli spazi dedicati alla mobilità veicolare siano destinati prioritariamente ai mezzi pubblici, alla socialità, alla ciclabilità e alla mobilità pedonale;
- nel **ridefinire le funzioni d'uso degli spazi del CS dedicati al trasporto pubblico** siano prioritariamente considerate la socialità, la ciclabilità e la mobilità pedonale.



In relazione a questo ultimo punto il riferimento è alle aree di piazzale Verdi che saranno lasciate libere in seguito al futuro trasferimento del terminal nell'area adiacente alla stazione ferroviaria di Lucca, le quali potranno essere riconvertite e riqualificate ad uso urbano evitando o limitando le funzioni al servizio della mobilità privata (sosta e circolazione). La proposta di modifica del servizio di trasporto pubblico si basa dunque sull'opportunità che gli interventi del PAMS possano **garantire una più ampia accessibilità del CS al servizio pubblico e una minore permeabilità ai veicoli privati.**

L'attestazione, nel medio lungo periodo, del servizio di trasporto pubblico su gomma (urbano ed extraurbano) alla Stazione, consentirà di definire la **stessa come fulcro della mobilità cittadina** e nodo intermodale; permetterà la **revisione complessiva del servizio urbano ed extraurbano** e un'attenta individuazione dei punti di interscambio (parcheggi scambiatori) a corona dell'area urbana favorendo l'intermodalità con i vettori privati (park and ride) e la mobilità ciclabile (velo stazioni ebike- sharing); consentirà la **riqualificazione dell'Area stazione** e la ridefinizione degli spazi per il transito e la fermata dei mezzi pubblici, la ciclabilità e la mobilità pedonale; la sosta breve per autoveicoli (kiss& ride) e taxi; l'ampliamento dell'attuale parcheggio, aumentando l'offerta di sosta per gli utenti del CS.

Attualmente il servizio di trasporto pubblico locale è esercito da Autolinee Toscane SpA, a seguito del contratto stipulato tra la società e Regione Toscana in data il 10 agosto 2020 e a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 4779 del 21/06/2021, che ha visto risolversi in favore di AT le vicende giudiziarie seguite alla gara regionale relativa al Lotto unico TPL; a decorrere dal 1 novembre 2021 è stata avviata la gestione del servizio da parte di Autolinee Toscane S.p.A. (AT).

L'art. 4 del contratto di concessione stipulato con AT, prevede che il Concessionario sviluppasse la progettazione del nuovo programma di esercizio per la fase Tempo2 (T2), decorrente con il venticinquesimo mese di avvio del contratto, ovvero dal 1 novembre 2023; l'avvio del T2 sull'urbano di Lucca è decorso definitivamente dall'8 Gennaio 2024, attuando il progetto che nei mesi intercorsi dall'avvio del servizio, fino a fine 2023, è stato sviluppato dal Concessionario in collaborazione con il Comune di Lucca.

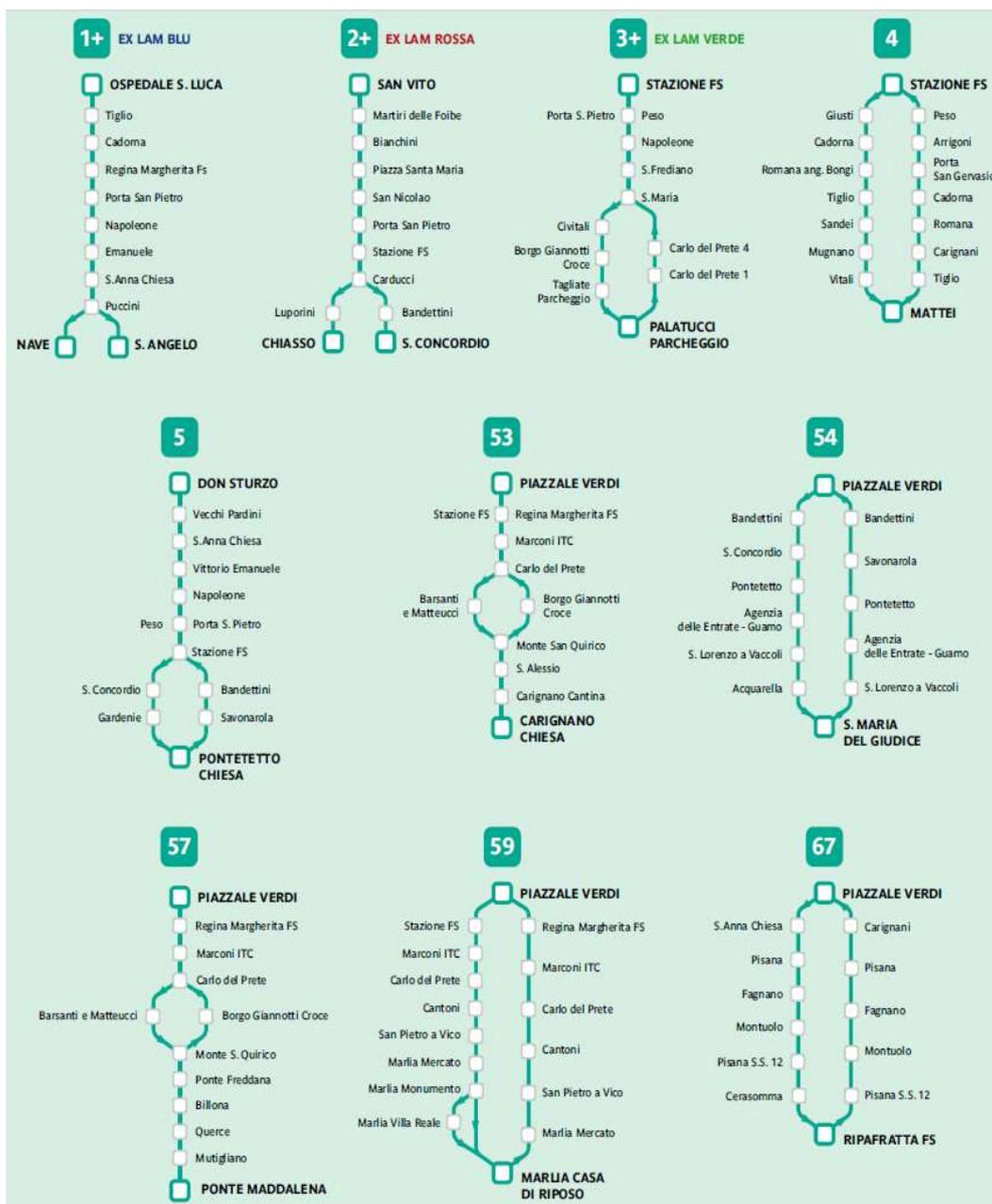
Le principali modifiche alla rete di trasporto pubblico locale urbano di Lucca, sono di seguito riepilogate:

- inserimento della nuova linea urbana "4 – Stazione FS-Cadorna-Romana-Tiglio-Ingrillini-Mugnano" al fine di collegare la stazione ferroviaria con il quartiere di Mugnano passando per i quartieri dell'Arancio (collegando anche il Centro Medico) e di San Filippo;
- riprogettazione della "linea 5 S.Anna-V.Pardini-Centro-Ronco-Pontetetto-Mugnano", con eliminazione del transito da Mugnano (quartiere servito dalla nuova linea 4);
- riprogettazione con 2 nuove linee a frequenza ogni 40 minuti delle linee urbane di Lucca 58 e 54 rispettivamente Lucca-Balbano e Lucca-Santa Maria del Giudice, per la quale è stato inserito il transito alle agenzie delle entrate a Guamo ;
- sulle linee +, ex LAM urbane di Lucca è stato inserito il servizio festivo mattinale;
- rafforzato il collegamento dei parcheggi al centro storico: la 2+, ex LAM Rossa per il Carducci, la 3+, ex la LAM Verde per le Tagliate e il Palatucci;



Il primo monitoraggio successivo all'entrata in vigore del nuovo programma di esercizio effettuato dall'azienda AT durante l'inverno del corrente anno restituisce dati molto positivi con un considerevole incremento di utilizzo del trasporto pubblico anche nel CS pari a circa il 15%.

L'A.C. ha deciso, in contemporanea con la progettazione del T2 di mantenere e anzi rinforzare il trasporto pubblico locale su gomma da preferirsi all'uso del mezzo privato per accedere in città.



Termometri delle linee urbane principalmente modificate



8.2 *Elettificazione delle linee +, ex LAM*

Il Comune di Lucca è inoltre risultato destinatario di due importanti Decreti Ministeriali PNRR-M2C2 I4.4.1 per il finanziamento relativo al rinnovo parco bus con bus elettrici e alla relativa realizzazione delle infrastrutture di ricarica: il D.I. 234/2020 e il D.M. 530/2021.

Con decreto Interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 6 giugno 2020, n.234, il Comune di Lucca è stato individuato fra i destinatari di risorse per € 7.786.941,12 finalizzate all'acquisto di veicoli adibiti esclusivamente al trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture sulla base delle disposizioni impartite dal “Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile” (PSNMS) di cui al DPCM del 17 aprile 2019. Tale finanziamento è stato poi recepito successivamente come progetto in essere PNRR.

Il 66% di quota parte è stato destinato all'acquisto di mezzi urbani a trazione elettrica, una quota minore per autobus ibridi-diesel di ultima generazione, circa il 20% del totale, oltre alle risorse per le infrastrutture.

Con queste risorse sono ad oggi già ordinati 11 autobus elettrici per il servizio urbano e 5 ibridi-diesel per le tratte suburbane.

Con la quota d'investimento spettante al Comune di Lucca dal D.M 530/2021, pari ad € 7.471.861,00, l'amministrazione insieme ad Autolinee Toscane soggetto attuatore di secondo livello è riuscita a centrare l'obiettivo PNRR acquistando 6 bus elettrici già consegnati ed entrati da pochi giorni in esercizio e necessari a sostituire totalmente la flotta della linea 3+, e altri 8 autobus elettrici entro giugno 2026, per un totale di 14 autobus da acquistare e mettere in esercizio entro giugno 2026, oltre alla realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica elettrica, entro quest'ultima data.

Grazie a questi due finanziamenti Lucca riuscirà ad **elettificare totalmente tutte le linee +, ex LAM**, nell'ottica di ridurre la produzione di polveri sottili e anidride carbonica prodotta dai mezzi a combustione nel centro storico. Una scelta green in linea con gli obiettivi perseguiti dall'A.C e volti alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.