



**REGIONE TOSCANA**  
**Consiglio Regionale**

**Gruppo Consiliare**  
**Partito Democratico**

Firenze, 5-6-2020

Al Presidente del Consiglio  
della Regione Toscana

**OGGETTO: Mozione**

**“In merito alle prospettive della Strada Provinciale 3 Bientina-Altopascio quale asse di collegamento tra la piana di Lucca e la costa”**

**IL CONSIGLIO REGIONALE**

**Premesso** che:

- i territori del Val d'Arno inferiore e della Val di Nievole si caratterizzano per la presenza di importanti “sistemi urbani lineari” costituiti a nord dal fascio infrastrutturale Strada Lucchese/Pistoiese- Ferrovia-Autostrada A11 Firenze Mare, a sud dal fascio infrastrutturale Strada Tosco-Romagnola, Ferrovia e Superstrada Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno (S.G.C. FI-PI-LI);

- come detto l'Autostrada A11 Firenze-Mare e la S.G.C. FI-PI-LI hanno favorito lo sviluppo orizzontale degli insediamenti e lo spostamento del baricentro territoriale, in particolare con l'attrazione da esse esercitate sugli insediamenti industriali sviluppatasi nella fascia circostante;

- la S.P. 3 che partendo da Bientina raggiunge il confine amministrativo con la Provincia di Lucca nel Comune di Altopascio, costituisce un itinerario di interesse a carattere inter-sistemico fra i sistemi territoriali provinciali di Pisa e Lucca ed è in grado di collegare la S.G.C. FI-PI-LI con l'Autostrada A11 Firenze Mare;

**Evidenziato** che la S.P. 3, “Bientinese”, è una strada arginale che poggia su di un terreno fragile e di natura alluvionale, con evidenti problemi di stabilità, dai quali derivano i frequenti interventi di asfaltatura effettuati al fine di sanare i cedimenti del manto stradale, con particolare riferimento al tratto compreso tra l'incrocio di Orentano e Altopascio;

**Richiamata** l'Intesa sulla “Nuova Bientinese”, di cui alla DGR n. 80 del 1° febbraio 2010 (Protocollo di Intesa tra Regione Toscana, Provincia di Lucca e Provincia di Pisa per la disciplina delle caratteristiche e dei tempi dello studio di fattibilità per l'intervento sulla S.R.T. 439 Nuova Viabilità per il collegamento Bientina Altopascio- Approvazione schema) stipulata tra la Regione Toscana e le Amministrazioni provinciali di Pisa e Lucca e volta alla realizzazione di un “progetto di massima” di un'opera infrastrutturale in grado di superare

definitivamente le storiche e strutturali difficoltà della S.P. 3; progetto che andava ad integrarsi con la Variante Calcinaia-Vicopisano-Cascine di Buti e Bientina, il cui primo lotto risultava inserito e finanziato nell'ambito della programmazione relativa alla viabilità di interesse regionale;

**Ricordato** che in data 13 febbraio 2013 il Servizio Viabilità dell'Amministrazione Provinciale di Pisa emanava l'Ordinanza n. 19 (S.P. n.3 "Bientina-Altopascio"- Verifica e revisione dei limiti di velocità su tutto il tratto") prevedendo una serie di limiti di velocità dal Km 0+000 al Km 11+500 sulla base di una serie di motivazioni contenute nella Relazione dell'U.O. Pianificazione e Sicurezza Stradale, redatta in previsione di lavori di pavimentazione stradale e dalla quale si evince che: "La situazione geologica comporta il perdurare della deformazione del piano viario in maniera imprevedibile, con fenomeni di frattura e/o cedimenti diffusi che necessitano di continui interventi provvisori di rifacimento più o meno profondo degli strati legati per garantire la sicurezza stradale, anche ai mezzi a due ruote, con una percorribilità del tratto ad una velocità ridotta rispetto alla velocità assimilabile a quella di progetto desumibile dalle caratteristiche geometriche";

**Vista** la proposta di Piano Strutturale Intercomunale dell'Unione dei Comuni della Valdera, approvato con Delibera della Giunta dell'Unione n. 63 del 20 maggio 2019;

**Rilevato** che il Documento di avvio del procedimento di detto Piano, approvato con DGU n. 86 del 29 settembre 2017, all' allegato A, in materia di pianificazione infrastrutturale di area prevede:

- "La realizzazione della nuova S.R.T. 439 dall'innesto con la Fila a Forcoli di Palaia sino a Calcinaia attraverso Ponsacco, Pontedera e il nuovo Ponte alla Navetta sull'Arno necessita di essere completata fino a Cascine di Buti. La sospensione dei finanziamenti non deve escludere la pianificazione di questa opera ai fini di un collegamento efficace fra la A11 e la SGC FI-PI-LI, fra la piana di Lucca e la Valdera";

- "Il rifacimento del tracciato della S.P. 3 Bientina-Altopascio, senza il quale anche l'attuazione di quanto previsto al tema 1 non avrebbe senso. Pertanto la pianificazione d'area dovrà prevedere il completamento della S.R.T. 439 ricomprendo in essa anche il rifacimento della Bientina-Altopascio per le ragioni esposte al punto precedente";

**Preso atto** che la realizzazione di un'opera infrastrutturale in grado di superare definitivamente le richiamate criticità strutturali della S.P.3 richiede il reperimento di consistenti risorse da investire nell'intervento, mentre nelle more di tale realizzazione, rimangono ingenti le somme che periodicamente vengono impegnate da parte dell'Amministrazione provinciale di Pisa per interventi di messa in sicurezza e rifacimento della pavimentazione stradale S.P. 3 Bientina-Altopascio;

**Ricordato** che:

- nei mesi scorsi l'Amministrazione provinciale di Pisa nell'elaborare un prospetto dei tratti stradali, compresi tra il Km 0+000 ed il Km 11.500 della S.P. 3, che necessitano di interventi (fresatura dello strato d'usura e successiva stesa di tappetino di usura) al fine di garantire un livello minimo di sicurezza, ha preventivato un costo complessivo dell'intervento pari a 362.130,33 Euro; mentre nel periodo maggio 2017-febbraio 2019 risultano eseguiti su detta arteria provinciale interventi manutentivi per i seguenti importi: Euro 72.041,00 (2017); Euro 112.834,73 (2018); Euro 87.476,44 (gennaio-febbraio 2019);

- lungo la S.P. 3 nel periodo compreso tra il 2011 ed il 2015 si sono verificati complessivamente n. 41 incidenti con i seguenti danni alle persone: 57 feriti e un morto (2015); mentre nel 2016 gli incidenti sono stati 5 ed i feriti 6, e nel 2017 gli incidenti 14 ed i feriti 23;

**Rilevato** che nell'arco temporale 11-18 luglio 2019 lungo la S.P. 3 venivano posizionati 2 rilevatori, rispettivamente al Km. 7+400 (prima dell'intersezione con la S.P. 4 "di Orentano") e 9+230 (tra l'intersezione con la S.P. 4 e la rotatoria di Altopascio) al fine di effettuare un'operazione di monitoraggio del flusso dei veicoli e la relativa velocità operativa;

**Considerato** che i dati ottenuti dalle due postazioni risultano essere i seguenti (nella direzione di transito verso la rotatoria di ingresso in FI-PI-LI):

1° rilevatore (km 7+400) T.G.M. = 11.144 veicoli (17,08 mezzi p.) V85\*=91km/h;

2° rilevatore (km 9+230) T.G.M. = 10.179 veicoli (17,42 mezzi p.) V85\*=99 km/h;

\*( Velocità operativa V85, la quale rappresenta quella velocità che viene superata solo dal 15% degli utenti e quindi rappresentativa del comportamento dell'utente medio

**Considerato** che:

- nel 2010, in base alla richiamata DGR n. 80/2010, venivano individuate le seguenti due ipotesi volte a risolvere il collegamento Bientina-Altopascio- Capannori Carraia:

a) "Ipotesi di variante in fregio all'attuale tracciato della S.R.T. 439, recuperando parzialmente il tracciato ferroviario dimesso";

b) "Ipotesi di intervento che prevede l'adeguamento e variante della S.P. 3 Bientina-Altopascio, l'utilizzo della circonvallazione di Altopascio (3°lotto) e la realizzazione di un nuovo tracciato che come proseguimento del 3° lotto della variante di Altopascio, colleghi il casello di Frizzone all'attuale S.R.T. 439 in località Carraia, Comune di Capannori";

- nell'ambito di tale intesa veniva istituito un gruppo tecnico "per la predisposizione di un progetto di fattibilità per l'intervento S.R.T. 439-Nuova viabilità per il collegamento Bientina-Altopascio" costituito da rappresentanti della Regione Toscana e delle Amministrazioni provinciali di Pisa e di Lucca ed al contempo venivano disciplinati i tempi e le caratteristiche per la predisposizione di detto progetto da redigersi entro la fine dell'anno 2010;

- a seguito di verifiche congiunte svolte tra Regione Toscana e Province di Pisa e Lucca, veniva di concerto stabilito di sviluppare l'ipotesi di intervento di adeguamento e variante della S.P. 3 Bientinese, all'interno di una riorganizzazione generale della viabilità che prevedeva, tra l'altro, l'utilizzo della circonvallazione di Altopascio (3° lotto) e il collegamento del casello del Frizzone all'attuale S.R.T. 439 in località Carraia nel Comune di Capannori;

**Considerato**, altresì, che:

- l'attuazione degli interventi di miglioramento generale dell'infrastruttura S.G.C. FI-PI-LI, in corso negli ultimi mesi nei tratti Ginestra-Montelupo e Montelupo-Empoli est, hanno causato inevitabili disagi all'utenza, con particolare riferimento a quella commerciale, e riproposto con forza la necessità di un asse viario come la S.P. 3 in grado di intercettare i flussi veicolari a circa la metà dell'estensione della S.G.C. FI-PI-LI per poterli eventualmente dirottare, specie in caso di situazione di emergenza (quale l'esecuzione dei lavori di messa in sicurezza), verso l'A11;

-da parte delle associazioni di categoria rappresentative del mondo del trasporto commerciale sono pervenute sollecitazioni rispetto all'esigenza di riaprire la S.P. 3 anche al traffico veicolare pesante;

-a tal riguardo la Regione ha previsto di stanziare la somma di 250.000 Euro al fine di poter stipulare una convenzione con l'Amministrazione provinciale di Pisa finalizzata ad eventuali interventi di somma urgenza da effettuarsi sulla S.P. 3, al fine di renderla percorribile ai mezzi pesanti in alternativa alla S.G.C. FI-PI-LI;

## **IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE**

ad attivarsi al fine di recuperare e sviluppare le ipotesi contenute nel richiamato studio di fattibilità relativo alla nuova Bientinese e giungere all'elaborazione di un progetto preliminare dal momento che, come evidenziato in narrativa, la funzione esercitata dalla S.P.3 va ben oltre la dimensione provinciale, poiché tale asse viario costituisce un collegamento tra l'Autostrada A11 e la S.G.C. FI-PI-LI, e rientra ancora oggi nell'ambito delle politiche e delle strategie di area vasta e intersistemiche in riferimento alla razionalizzazione del sistema infrastrutturale e della mobilità.

I Consiglieri

