



COMUNE DI PESCIA

PROVINCIA DI PISTOIA

SERVIZI TECNICI

A.O. Urbanistica ed Edilizia privata

Variante al vigente PRG per la sistemazione e messa in sicurezza mediante rotatoria della intersezione stradale tra la SP 13 “Romana” e la SP 50 “dei Fiori” in Comune a Pescia, Loc. Rocconi. Adozione ai sensi dell'art. 17 della Legge Regionale 3 gennaio 2005 n. 1 e successive modificazioni.

Relazione

OGGETTO: Variante al vigente PRG per la sistemazione e messa in sicurezza mediante rotatoria della intersezione stradale tra la SP 13 “Romana” e la SP 50 “dei Fiori” in Comune a Pescia, Loc. Rocconi. Adozione ai sensi dell'art. 17 della Legge Regionale 3 gennaio 2005 n. 1 e successive modificazioni.

1. Descrizione della variante

La rete viaria nel Comune di Pescia è caratterizzata dall'esistenza di due assi viari principali, che attraversano i centri abitati di Pescia e Castellare di Pescia secondo le direttrici est-ovest e nord-sud. La SR 435 “Lucchese”, strada storica di collegamento fra Lucca e Pistoia, oggi comunemente utilizzata quale comunicazione preferenziale per tutta l'area della Valdinievole e La S.P. 3 “Mammianese” che con la S.P. 13 “Romana”, assolvono a più specifiche funzioni di collegamento con la vasta area montana, denominata “Svizzera Pesciatina” e con l'autostrada A11 (casello di Chiesina Uzzanese) per i traffici diretti nell'area di Firenze (collegamento A 1) – Pisa (collegamento A 12);

In particolare la S.R. 435 risulta fondamentale per il collegamento dei mezzi pesanti tra l'area “Lucchese-Garfagnina” (area delle cave e comparto industriale di Capannori e Porcari) con il contesto urbanizzato della Valdinievole (Montecatini – Monsummano) e del Pistoiese. Attraverso il collegamento alla SP. 26 Camporcioni, costituito dalla S.P. 50 dei Fiori e la SP. 13 Romana nel tratto ricadente nei comuni di Pescia e Chiesina Uzzanese.

L'utilizzo di detta viabilità, in questi ultimi anni ha subito un brusco incremento del transito, anche a seguito dell'avvenuta riduzione della percorribilità della S.P. “Francesca Romea”, oggetto di specifiche limitazioni al traffico pesante, quale azione di contrasto e mitigazione, dell'avvenuto superamento dei limiti di accettabilità di inquinamento, indotto dal traffico nel centro abitato di Altopascio.

Su detto asse viario confluisce inoltre, nel tratto ad ovest dell'abitato di Pescia fino al confine con la provincia di Lucca, sia il traffico pesante proveniente dalla SP 12 “Delle Cartiere”, derivante dall'attività degli insediamenti industriali (cartiere) presenti lungo il fondovalle del torrente Pescia (area Villa Basilica), che l'afflusso veicolare turistico, legato al centro di interesse culturale e ricreativo di Collodi.

La SP 3 Mammianese, nasce nella parte sud dell'abitato di Pescia in località Alberghi, quale naturale prosecuzione della SP 13 Romana, che collega i Comuni di

Pescia e Chiesina Uzzanese e che, ricongiungendosi con le SR 435 Lucchese mediante la SP 50 “Dei Fiori”, attraversa secondo la direttrice “nord-sud”, l'intero centro abitato di Pescia, spingendosi fino alle frazioni della zona pedecollinare della città poste a settentrione della località Pietrabuona e da lì a tutta la Svizzera Pesciatina.

Anche questa arteria viaria è gravata, oltre che dal traffico del normale pendolarismo, derivante dalla presenza del vicino casello autostradale in località Chiesina, anche da un notevole traffico di mezzi pesanti, che come accennato in precedenza in parte si spinge verso la provincia di Lucca in direzione ovest, ed in parte prosegue verso la zona nord del Comune di Pescia per poi immettersi nella SP 34 Val di Forfora dove sono presenti vari insediamenti industriali (cartiere).

Secondo tali direttrici la città di Pescia si trova giornalmente ad essere attraversata da rilevanti e ingenti flussi di traffico, anche pesante (TIR), che ne interessano direttamente il centro abitato, con conseguenti disagi e pericoli per la popolazione residente.

Al contempo, anche le attività produttive pesciatine, incentrate principalmente nel settore florivivaistico, nonché il terziario ad esse legato e la fitta rete commerciale presente sul territorio comunale, producono, a livello locale, una ingente quantità di traffico, che va ad aggiungersi a quello di attraversamento precedentemente descritto, con conseguente incremento esponenziale della domanda di mobilità, che si fa ogni anno sempre più crescente ed impellente.

Ciò ha creato una situazione molto critica, che raggiunge uno dei suoi massimi in corrispondenza del punto di intersezione fra la SP 13 Romana e la SP. 50 dei Fiori, recante, come già accennato, gran parte del flusso veicolare proveniente dalla SR. 435. Tali arterie confluiscono in località “Rocconi” posta nell'immediata adiacenza del centro abitato di Castellare di Pescia.

Attualmente *l'incrocio è regolato da una semplice intersezione “a raso canalizzata” la quale non riesce più a garantire sufficiente sicurezza e scorrevolezza ai flussi di traffico,* siano questi provenienti dalla provincia di Lucca, che dal collegamento autostradale A11, data anche la presenza nelle immediate vicinanze dell'area industriale delle Macchie di San Piero e della via comunale di Rocconi, che pur essendo una strada di secondaria importanza e di limitato traffico, va comunque a complicare, la gestione dei flussi veicolari nell'area.

La razionalizzazione dei flussi di traffico permessa dalla costruzione della nuova infrastruttura sarà completata anche dalla regolamentazione a senso unico della Via Comunale dei Rocconi (ad entrare da Via Romana e quindi da est verso ovest), che permetterà di eliminare ulteriori e pericolosi punti di conflitto.

In particolare la nuova infrastruttura, classificabile tra le rotatorie di medie dimensioni, avrà andamento circolare con diametro interno di ml. 37,00 capace di garantire l'immissione e la manovra di mezzi pesanti di qualsiasi dimensione. Le carreggiate sono previste della larghezza di ml. 7,00 ad unica corsia di ml. 6,00 + n° 2 banchine laterali di ml. 0,50.

I raccordi della rotatoria con gli assi viari incidenti, sono caratterizzati da raggi interni minimi di circa ml. 25,00 sufficienti a garantire un sufficiente deflusso della traiettoria e al contempo un buon inserimento per qualsiasi tipo di automezzo.

Ovviamente le carreggiate stradali di Via Romana e di Via dei Fiori a monte e valle della nuova infrastruttura manterranno le attuali larghezze (ml. 7,00-8,00). Tuttavia il graduale restringimento delle corsie d'accesso, che in prossimità dell'immissione misureranno circa ml. 3,50 di larghezza, renderà obbligatoria la riduzione della velocità d'attraversamento da parte degli autoveicoli. Al contempo le corsie d'uscita sono state dimensionate per larghezze moderatamente superiori circa ml. 4,50-5,00, al fine di favorire il deflusso dei veicoli e contestualmente garantire la sufficiente sicurezza degli attraversamenti pedonali. Lo stesso dicasi della via Comunale dei Rocconi, che, però vista anche la sua ridotta larghezza (circa ml. 3,00) verrà ora regolamentata a senso unico.

I nuovi marciapiedi, che verranno previsti per tutto lo sviluppo dell'area intersezione, avranno una larghezza utile minima di ml. 1,50 e collegheranno tra loro tutti i bracci della rotatoria, mediante attraversamenti pedonali protetti.

Sono state altresì previste opere minori, sia per la regimazione e lo smaltimento delle acque meteoriche, quali la copertura di un tratto delle fosse di guardia nonchè la realizzazione di tombini, pozzetti di raccolta e zanelle, atti a garantire il corretto smaltimento delle acque di pioggia, anche in occasione di temporali di forte intensità.

L'infrastruttura sarà dotata di un nuovo impianto d'illuminazione, atto a garantire una migliore visibilità agli utenti, sia in orario notturno che in condizioni meteo avverse. Gli attraversamenti pedonali saranno provvisti di specifico impianto d'illuminazione, infatti, la percezione del livello di sicurezza delle infrastrutture pedonali, è generalmente influenzata dalla presenza di elementi di separazione spaziale e temporale dei flussi

pedonali da quelli veicolari, dalla eventuale esistenza di aree laterali libere nonché dall'illuminazione dei percorsi, che nella fattispecie è stata particolarmente curata, adottando pali a bracci separati provvisti di corpi illuminanti appositamente dedicati.

Preme infine evidenziare che l'opera sotto il profilo urbanistico ricade in zona per la viabilità (Viab_e) e zona fascia di rispetto per la viabilità (RS - rispetto stradale, FB/RS - sottozona FB fascia di rispetto stradale, E2_CI - Agricole di pianura a prevalente cultura orto-floro-vivaistica - Aree a corridoio infrastrutturale), in gran parte già di proprietà pubblica. L'opera sotto il profilo urbanistico risulta quindi compatibile ma si rende necessario reiterare il vincolo di esproprio per la piccola parte ricadente in proprietà privata (all'interno delle zone di rispetto stradale).

2. Strumentazione urbanistica vigente

- a. P.R.G. vigente - variante generale approvata con D.C.C. del 10.11.1998, n° 344 recepita con D.C.C. del 30.12.1999, n° 108 e successiva georeferenziazione approvata con D.C.C. del 9.11.2006, n° 71;
- b. Piano strutturale adottato con D.C.C. del 09.12.2010 n. 81;

- **P.R.G.**

L'ambito interessato dalla Variante corrisponde ad un'area posta tra le Strade Provinciali via Romana e via dei Fiori (vedi estratto) ricadente in zona:

- Zona per viabilità (Viab_e)
- Zona per rispetto viabilità :
 - RS - rispetto stradale
 - FB/RS – sottozona FB fascia di rispetto stradale
 - E2_CI - Agricole di pianura a prevalente cultura orto-floro-vivaistica - Aree a corridoio infrastrutturale

- **Piano strutturale**

Dall'analisi delle carte del quadro progettuale del Piano Strutturale l'area oggetto d'intervento risulta:

- compresa in parte sistema urbano di fondovalle (S.T. 3), ed in parte del sistema di pianura (S.T. 5);

- è posta al di fuori del sistema insediativo e fa parte dell'Utoe 7 "Le due pescie".
- non è interessata da invarianti strutturali;
- non è interessata da invarianti strutturali di natura paesaggistica;
- non è interessata dal sistema funzionale dell'ambiente;

da un punto di vista geologico idraulico:

- area pericolosità geomorfologia bassa G1 (Tav.P06_a)
- in parte I2 - pericolosità idraulica media e I3 - pericolosità idraulica elevata, in parte I4 - pericolosità idraulica molto elevata (Tav. P07_a)
- area con grado di vulnerabilità della falda molto alto 2a-2b (Tav. P08_a)
- in piccola parte S.2 - pericolosità sismica locale media (Tav. P09_7)

3. *Analisi dei vincoli esistenti sull'area*

Vincoli Ambientali:

- Assenti

Vincoli sovraordinati:

- L'area è interessata da vincoli sovraordinati allo Strumento Urbanistico Generale di cui all'Autorità di Bacino del Fiume Serchio, zona P.I.2 - pericolosità idraulica media (Tav. P07_1) PAI Arno;

4. *Indagini geologiche*

Prima dell'adozione della variante si procederà agli adempimenti relativi alle indagini geologiche così come definito dalle istruzioni tecniche suddette e dalle disposizioni di cui al D.P.G.R. 26/R/2007 o se già in vigore al momento dell'adozione al Regolamento di cui alla Delibera di Giunta Regionale del 4.4.2011, n° 221 e all'art. 62 della L.R. 1/2005.

5. *Proposta di variante*

Per le motivazioni sopra esposte si ritiene di adottare una variante allo strumento urbanistico ai sensi degli art. 16 e 17 della LRT 1/05, è finalizzata alla sistemazione

dell'area d'intersezione tra le Strade Provinciali Via Romana e Via dei Fiori. Tale variante verte essenzialmente nella rettifica cartografica di aree già destinate in parte a viabilità e in parte a corridoio infrastrutturale mediante un collegamento dei tratti viari (non superiore a duecento metri lineari) con formazione di una rotatoria a tre bracci a sviluppo circolare dell'anello esterno. La variante è necessaria per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree oggetto d'intervento non ricadenti già in proprietà comunale con conseguente dichiarazione di pubblica utilità.

Da precisare che la rotatoria così come progettata andrebbe ad innestarsi sull'asse del corridoio infrastrutturale previsto dal PTC e definito come "rete di supporto di progetto" per il collegamento al nuovo casello autostradale della A11.

6. *Quadro conoscitivo delle risorse*

Il quadro conoscitivo utilizzato per la presente variante è quello definito per il Piano Strutturale adottato recentemente con deliberazione di Consiglio Comunale del 9 dicembre 2010, n° 81. Da quella data non si sono presentate significative varianti al quadro delle conoscenze del territorio. La realizzazione dell'intervento per un costo approssimativo di 430.000 € è finanziato al 70% con contributi Regionali (172.000 €) e Provinciali (129.000 €) e per la restante parte dal Comune.

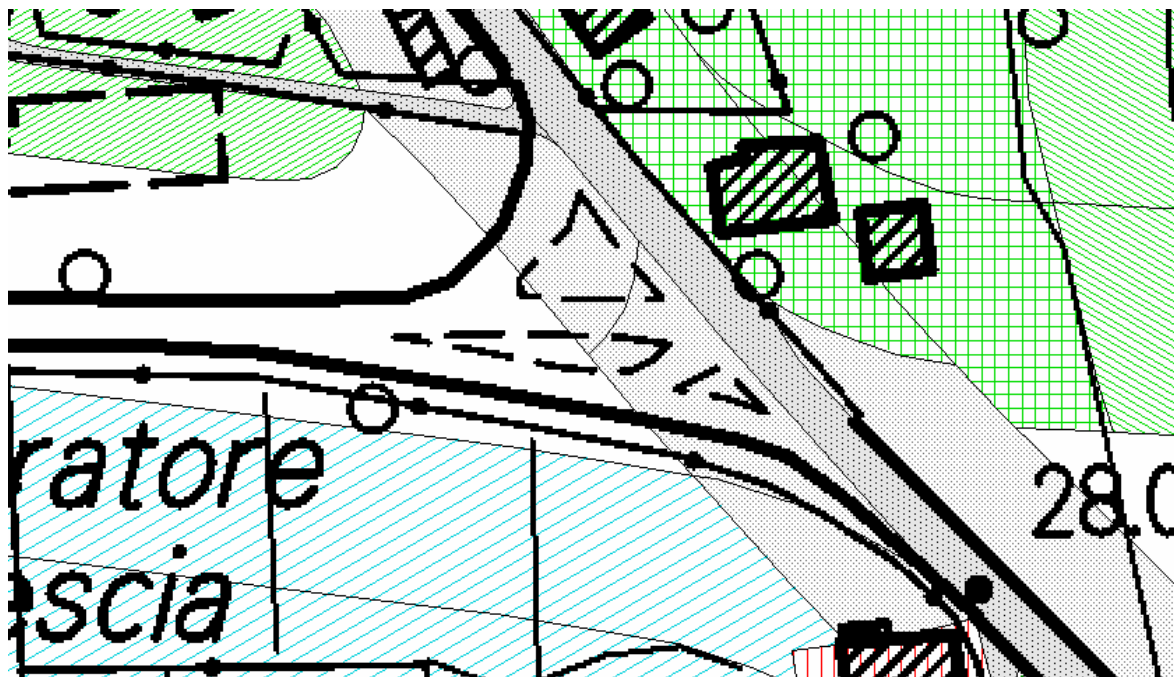
7. *Procedimento di verifica*

In riferimento all'art. 11 della LR 1/2005, al Regolamento di attuazione in materia di Valutazione integrata DPGR 4/R e alla LR 10/2010 in merito ai procedimenti di VAS, trattandosi di una mera riproposizione di vincolo preordinato all'esproprio che interessa una piccola parte di area già vincolata a corridoio infrastrutturale e la realizzazione di un intervento migliorativo per la viabilità esistente (rotonda in luogo di intersezione viaria) si procede con la valutazione integrata in forma semplificata basandosi sul quadro delle conoscenze già definite in sede di procedimento di VI e VAS allegati alla delibera di adozione del PS avvenuta nel dicembre 2010.

Il Responsabile di A.O. Urbanistica ed Edilizia privata
arch. Simone Pedonese

STUDIO DELL'AREA ATTRAVERSO GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE, PRG E PS

Destinazione d'uso del PRG

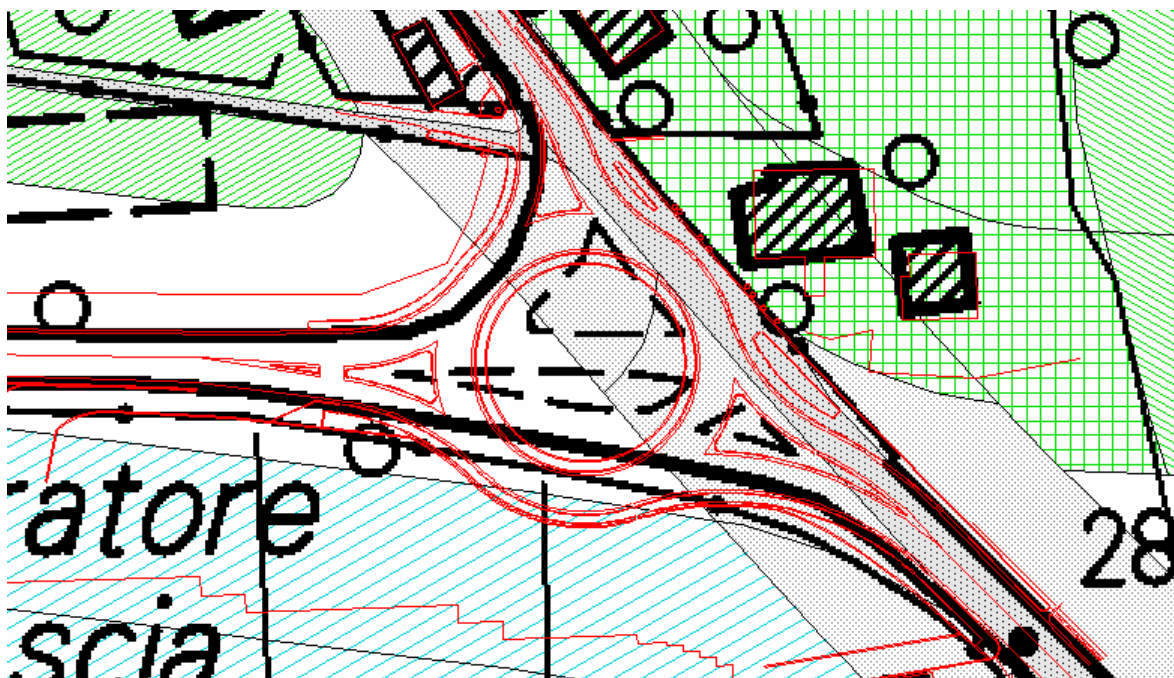


Zona per viabilità (Viab_e)

Zona per rispetto viabilità :

- RS – rispetto stradale
- FB-RS Attrezzature di interesse collettivo di completamento
- E2_Ci- Agricole di pianura a prevalente cultura orto-floro-vivaistica – Aree a corridoio infrastrutturale

Inserimento del progetto



PIANO REGOLATORE GENERALE

I vincoli del PRG non interessano la zona di progetto

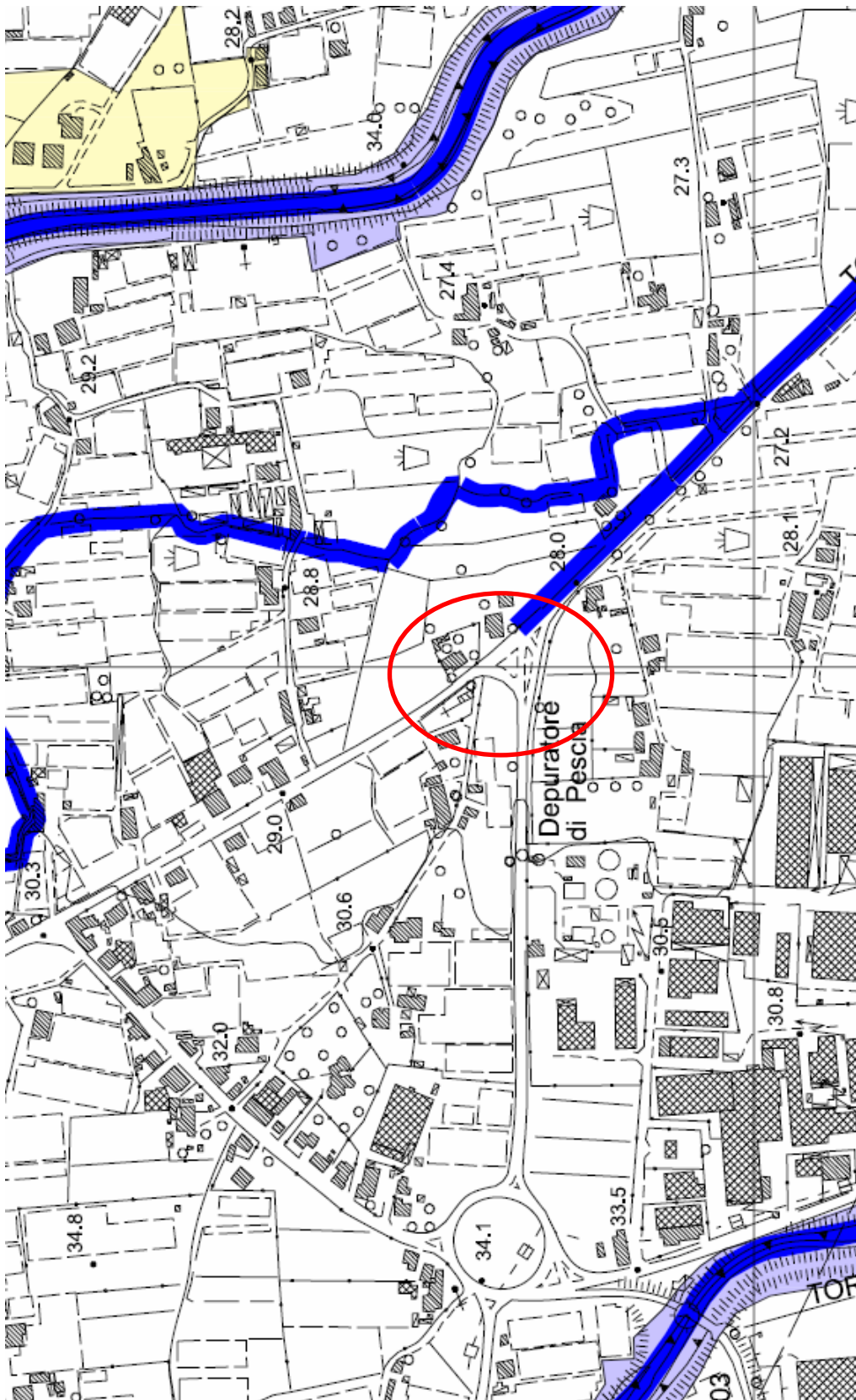
PIANO STRUTTURALE

Descrizione della zona

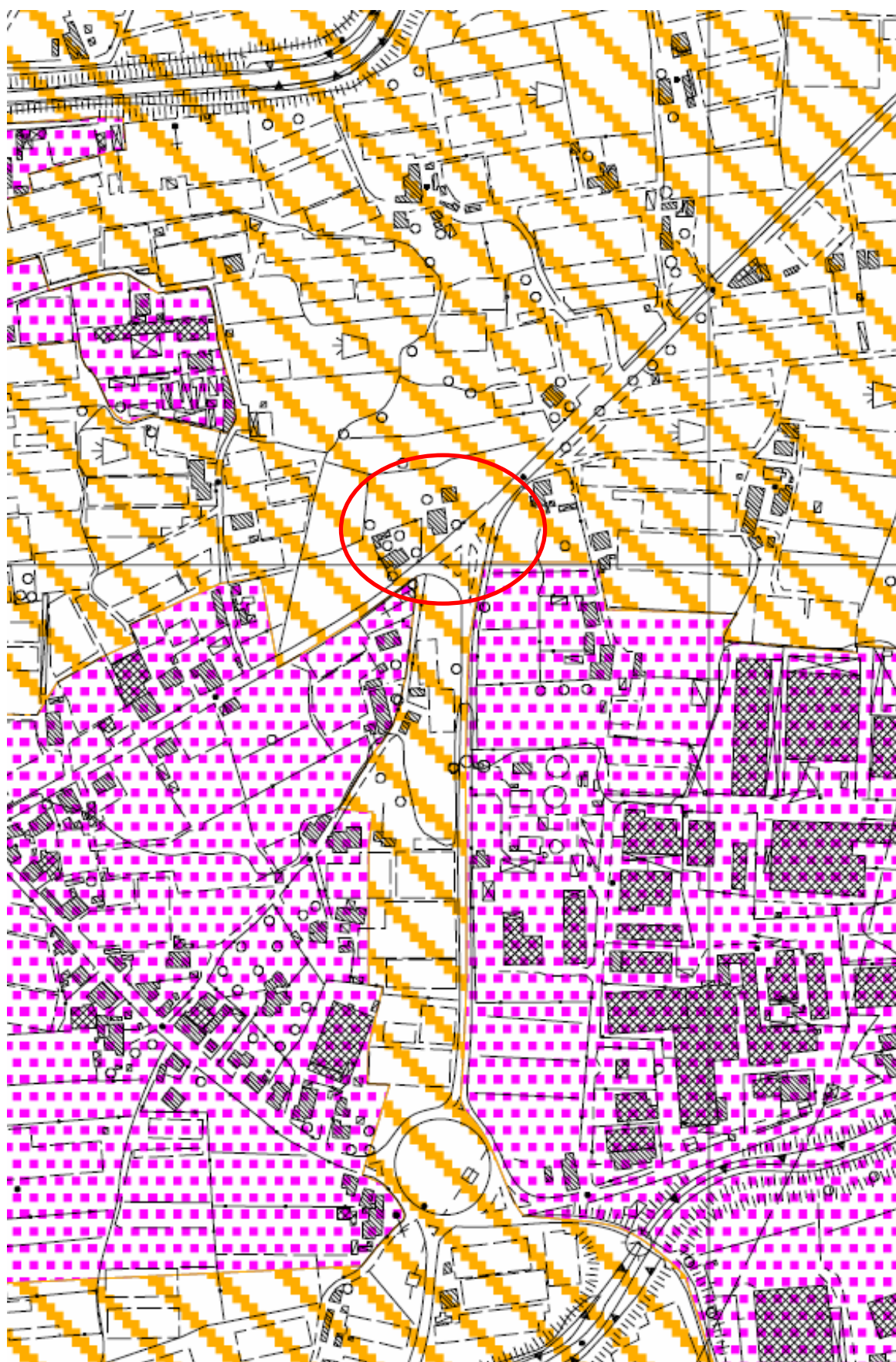
Fa parte del S.T.I. in parte sistema urbano di fondovalle, ed in parte del sistema di pianura, è posta al di fuori del sistema insediativo e fa parte dell'Utoe 7 "le due pescie".

- l'area non è interessata da invarianti strutturali (Tav. P03_a)
- l'area non è interessata da invarianti strutturali di natura paesaggistica (Tav. P03_b)
- l'area non è interessata dal sistema funzionale dell'ambiente (Tav. P04_a)

Vincoli Tecnici e Ambientali



Tav.P04_b – in piccola parte articolazioni strutturali lineari dei corsi d'acqua
A tutela del corso d'acqua a valle dell'intervento



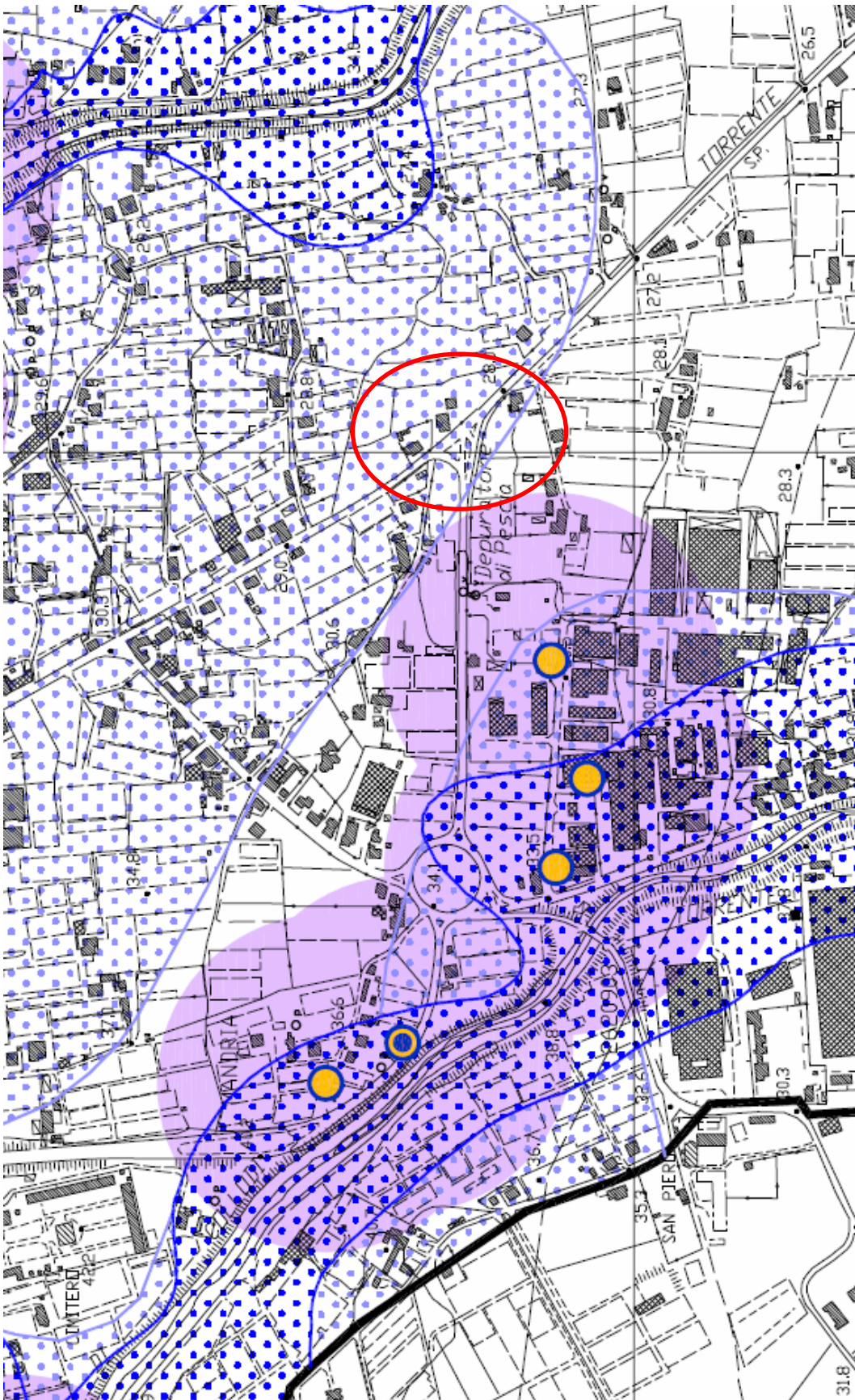
Tav.P0 5– lettera B e lettera C – non necessita atto d'assenso.



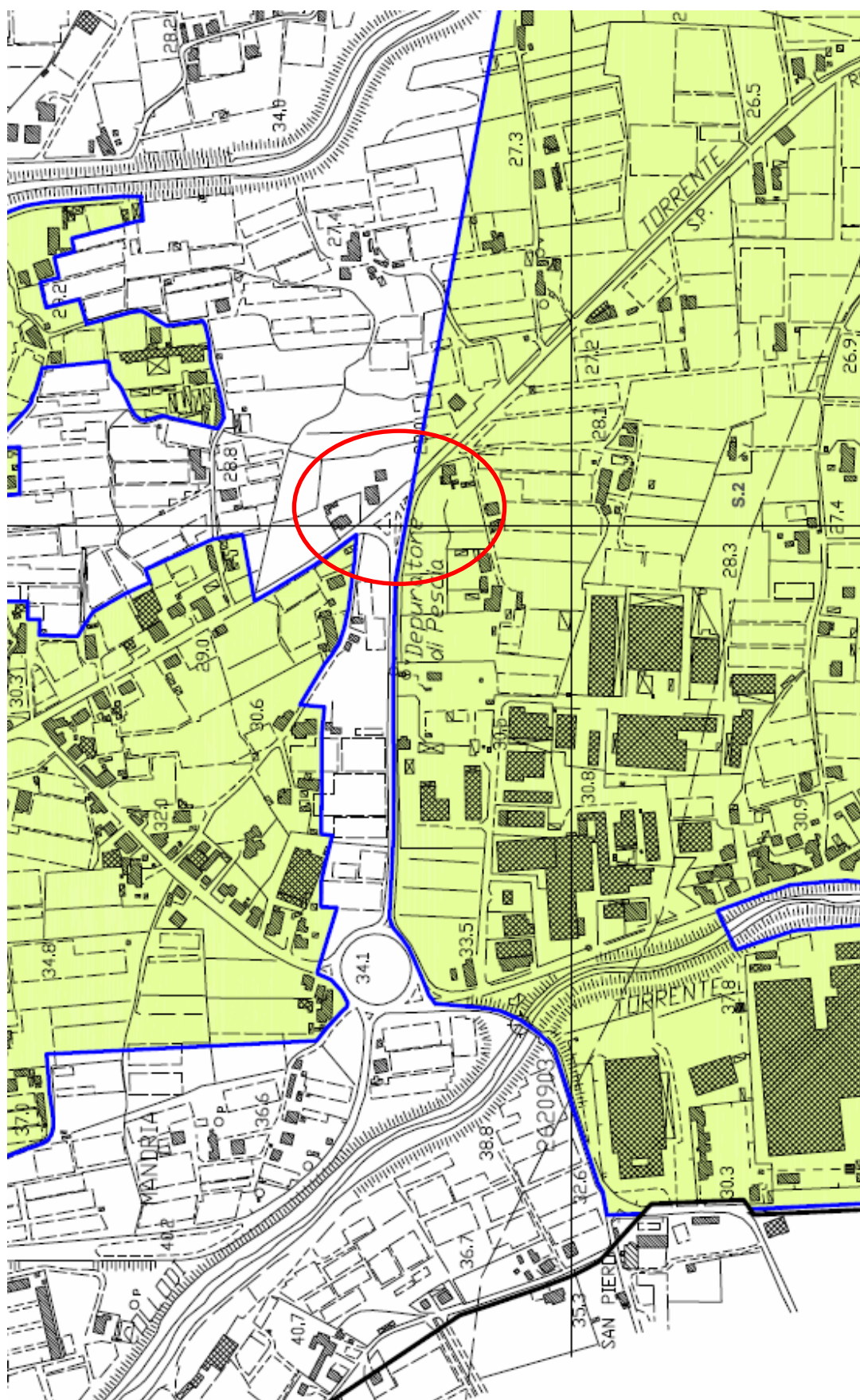
Tav.P06_a - area pericolosità geomorfologia bassa



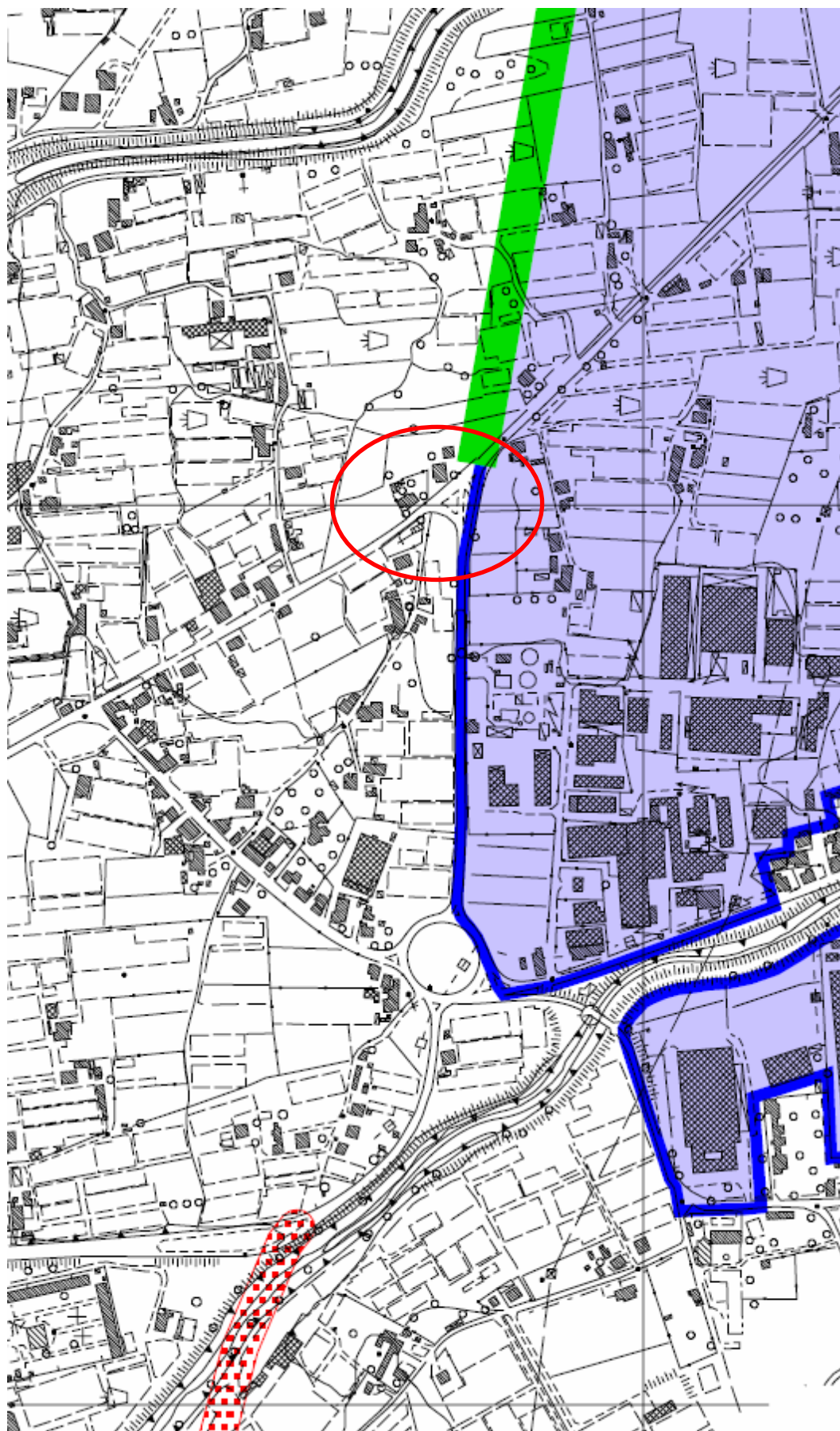
Tav. P07_1 - P.I. 2 – pericolosità idraulica media



Tav. P08_a - area con grado di vulnerabilità della falda molto alto (2a-2b)



Tav. P09_7 - in piccola parte S.2 – pericolosità sismica locale media



Tav. P10 – area interessata dalla viabilità di iniziativa provinciale