



# COMUNE DI CERTALDO

Provincia di Firenze

\*\*\*\*\*

Ufficio Staff –  
Settore Viabilità

## PIANO DEL TRAFFICO DI CERTALDO

### PUT. 2.8.3 Le priorità in ambito urbano

Al fine di impostare l'argomento delle priorità da adottare per ridurre gli incidenti stradali, posso affermare che l'ambito urbano necessita certamente di interventi uguali od almeno prioritari rispetto a quelli dell'ambito extraurbano, perché, pur considerando che il maggior numero di incidenti è avvenuto nell'ex 429, molti di questi sono in ambito urbano ed il Viale Matteotti, poi supera tutti gli altri come numero di incidenti. Il problema più grosso è quello finanziario, considerate le limitate risorse disponibili e quindi le necessità di contributi economici da parte delle Amministrazioni di livello superiore.

Ciò premesso, si tratta ora di identificare quale sia la causa principale del permanere (da tanti e troppi anni) di elevati livelli di insicurezza stradale urbana ed esaminare le possibilità e le modalità della sua eliminazione.

#### IL RISPETTO DELLE REGOLE

Anche se la causa è facilmente identificabile, difficile è proporla la rispettiva cura diretta. Infatti la causa è tuttora identificabile non nell'uomo utente della strada, lasciato praticamente libero nei suoi comportamenti per l'assenza di sufficienti livelli di controllo, bensì nella "mancanza di volontà nell'imporre il rispetto delle norme già esistenti".

Se la causa individuata è giusta, occorrerebbe la volontà governativa del rafforzamento degli organici del personale per il controllo del traffico e di finanziamenti per i dispositivi di sicurezza.

Ove per "controllo", intendo la duplice attività di vigilanza sulla circolazione stradale e di organizzazione del traffico e, conseguentemente, le anzidette norme da rispettare sono, in particolare, quelle di comportamento degli utenti e di organizzazione della circolazione e segnaletica e dotazione stradale previste dal Codice della Strada.

Ulteriore attenzione va posta oltre alle norme esistenti relative al CdS alle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade e delle intersezioni stradali" (cfr., rispettivamente, D.M. del 05.11.01 e D.M. del 19.04.06).

La ristrutturazione delle reti stradali urbane non è certamente un argomento di breve termine e, dunque, non di immediata utilità per ridurre la numerosità degli incidenti stradali, ma va pensato come un futuro progetto di "Mobilità urbana in sicurezza".

Delimitato così il campo d'azione, all'interno delle carenze rilevate per la sorveglianza e l'organizzazione del traffico urbano, non sembrano sussistere dubbi che la priorità vada assegnata alla sorveglianza della circolazione stradale, veicolare e pedonale. In sostanza, si tratta di fare ogni sforzo possibile affinché, anche in ossequio al principio di "certezza della pena", si aumenti subito il numero degli addetti al controllo del traffico su strada: siano essi vigili o vigilini (ossia ausiliari del traffico)

Tornando agli aspetti generali della prioritaria esigenza di sorveglianza della circolazione stradale, l'ideale sarebbe quello di riuscire ad adottare il sistema della prevenzione-repressione e punite almeno le infrazioni più gravi per l'incidentalità stradale quali: le modalità di sosta (anche per gli aspetti connessi alla riduzione della visibilità di pedoni e di veicoli), il rispetto dei segnali di Precedenza e Stop ed il controllo delle velocità perché il risparmio di tempo varia linearmente con

la velocità, mentre le distanze di frenatura e la gravità degli incidenti variano con il quadrato della velocità.

Dovremo comunque continuare ed intensificare l'educazione stradale nelle scuole per preparare utenti corretti per le generazioni future.

Come detto, nell'ordine delle priorità ricercate, subito dopo l'esaminata attività di vigilanza, si colloca quella della organizzazione del traffico, la quale può essere svolta parallelamente alla precedente, tenuto conto delle non rilevanti risorse economiche richieste dal rispettivo settore di intervento (peraltro finanziabile e da finanziare, come previsto dal CdS, attraverso i proventi delle relative multe). In questo settore, prima di avviare nuove organizzazioni del traffico è fondamentale provvedere al ripristino della segnaletica verticale e orizzontale esistente: le strisce pedonali sbiadite o addirittura invisibili, sia i cartelli arrugginiti, sporchi, piegati, non conformi al nuovo CdS o nascosti dal fogliame degli alberi, sia - perché no? - le buche (talvolta tendenti alle voragini) sulle carreggiate e sui marciapiedi.

Per quanto attiene, invece, le necessarie riorganizzazioni del traffico, occorre dare la priorità ai pedoni, la cui sinistrosità si concentra naturalmente nell'ambito urbano.

Acclarato che conviene primariamente intervenire sulla sinistrosità pedonale, è da rilevare che il modo più produttivo per proteggere i pedoni in ambito urbano risulta essere quello di istituire le "Zone 30" costituite, come da altre parti già detto, dall'insieme di strade locali ricadenti all'interno di ciascuna maglia di viabilità principale, ove il regime di velocità veicolare viene ridotta a 30 km/h con schemi di circolazione a sensi unici.

Per completare la protezione dell'intera popolazione di pedoni urbani, rimangono, però, ancora da esaminare le modalità di intervento da attuare soprattutto sulle strade con viabilità principale. Con questo obiettivo, su dette strade, al di là della diminuzione di traffico che potrà avvenire con l'apertura delle nuove strade in costruzione sia da parte dell'Amministrazione Comunale che quella principale dall'Anas, la Nuova S.R. 429, andranno adottate le tecniche di mitigazione degli impatti tra i traffici pedonali, ciclabili e veicolari. Occorrerà adeguare la larghezza dei marciapiedi e proteggerli da idonee ringhiere (anche con funzioni sia di non invasione dei marciapiedi da parte dei veicoli in sosta, sia di deterrente per le soste veicolari vietate sulla carreggiata), nonché l'esistenza di opportuni attraversamenti pedonali isolati e regolati semaforicamente (a chiamata pedonale e con coordinamento della fasatura con quelle degli impianti limitrofi), qualora siano eccessivamente tra loro distanti gli attraversamenti pedonali degli incroci stradali contigui.