



# COMUNE DI CERTALDO

Provincia di Firenze

\*\*\*\*\*

Ufficio Staff –  
Settore Viabilità

## PIANO DEL TRAFFICO DI CERTALDO

### PUT. 3 Punti critici della viabilità.

#### VIABILITA' DI PENETRAZIONE URBANA

I collegamenti Viabili di ingresso/uscita per il capoluogo di Certaldo sono quelli sotto riportati:

**da nord:** Dalla direzione Pisa–

Livorno-Empoli, dopo il territorio del Comune di Castelfiorentino, percorrendo la Strada Regionale 429 di Val d'Elsa, denominata Via delle Regioni. Il tratto urbano di competenza comunale inizia al Km 56+120, ove è posto il cartello stradale “Certaldo”.



**da nord-est:** Dalla direzione Firenze, dopo il territorio del Comune di Montespertoli, percorrendo la strada Provinciale 125 Certaldo-Lungagnana-Montespertoli, in direzione di Via Agnoletti. Il tratto urbano di competenza comunale inizia al Km. 0+700, ove è posto il cartello stradale “Certaldo”.



**da sud:** Dalla direzione Siena-Poggibonsi, dopo il territorio del Comune di Barberino Val d'Elsa, percorrendo la Strada Regionale 429 di Val d'Elsa denominata Via delle Città. Il tratto urbano di competenza comunale inizia al Km. 49 + 045, ove è posto il cartello stradale "Certaldo".



**da est:** Dalla direzione Firenze, dopo la frazione Fiano, percorrendo la strada Provinciale n° 79 – Lucardese, denominata Via Fiorentina. Il tratto urbano di competenza comunale inizia, al Km. 1+355 ove è posto il cartello stradale "Certaldo, oppure dopo la frazione Sciano, percorrendo la Strada Provinciale n. 50 di San



Donnino al Km. 0+200 ove è posto il cartello "Certaldo". Tale collegamento con Tavarnelle Val Di Pesa favorisce anche un facile collegamento con la Siena-Firenze;

**da ovest:** Dalla direzione Volterra, dopo i territori dei Comuni di Gambassi Terme (FI) e San Gimignano, (SI) percorrendo la strada Provinciale n° 64 – Certaldese II, si attraversa il fiume Elsa, che separa anche le due province ove inizia la competenza comunale della Via del Molino e di Via G. Falcone e P. Borsellino.





### **PUT 3.1 Individuazione dei nodi e degli incroci stradali oggetto di studio. Ipotesi d'intervento.**

#### ***NODI PRINCIPALI E CRITICITA' IN AREA URBANA***

Alcuni nodi Viari presentano situazioni problematiche in termini di funzionalità (capacità delle intersezioni), di sicurezza e/o di scarsa funzionalità ciclo/pedonale.

Le principali criticità sono state rilevate in corrispondenza dei seguenti nodi:

##### Nodo n° 1: Intersezione di Via F.lli Cervi

##### – Via Toscana – Via Agnoletti

Trattasi di un incrocio con gli assi di Via Toscana e Via Agnoletti sfalsati tra loro rispetto alla Viabilità principale di Via F.lli Cervi. E' sicuramente gravato da flussi di traffico elevati ed è regolato da un impianto semaforico. Emergono problemi di permeabilità trasversale sia verso sud che verso nord nelle svolte a sinistra rispetto alla semaforizzazione su Via F.lli Cervi.

Difficoltosi risultano anche gli attraversamenti pedonali per l'assenza di appositi e/o adeguati marciapiedi, sui lati di Via Toscana, Via F.lli Cervi e Via Agnoletti in direzione Castelfiorentino.

A breve termine questo incrocio sarà sostituito da una rotatoria stradale che sicuramente migliorerà le condizioni di traffico sia veicolare che pedonale.



##### Nodo n° 2: Intersezione di Via F. Cavallotti–Via F.lli Cervi–Via Terracini

##### – Via Togliatti

Trattasi di un incrocio regolato da un impianto semaforico, con spazi di visibilità abbastanza ampi, marciapiedi per i pedoni con attraversamenti pedonali individuati con segnaletica orizzontale e semaforica. Da questo incrocio parte la pista ciclabile in Via F.lli Cervi, sulla



destra in direzione nord.

La Via F.lli Cervi presenta un restringimento della carreggiata ai veicoli che provengono da Empoli-direzione “Centro” dovuto alla presenza di un edificio costruito negli anni 1960-70, mentre quelli costruiti più recentemente della zona “167”, sempre lungo Via f.lli Cervi, costruiti successivamente negli anni ‘80-‘90, presentano spazi a verde anche lungo la strada stessa. La parte più larga di Via F.lli Cervi, presenta tre corsie di scorrimento: due in asse con le due corsie di Via F. Cavallotti (proseguimento della stessa F.lli Cervi) e la terza è destinata all’immissione a destra in Via Togliatti. In questa situazione il traffico su detto incrocio è da ritenere abbastanza favorevole e non presenta particolari problemi.

Nella zona sarà reso agibile, tra breve, il costruendo fabbricato ad uso Commerciale, che avrà accesso anche dalla Via F.lli Cervi, seppur limitatamente all’esclusivo uso del carico/scarico delle merci. Questa limitazione è stata posta da quest’ufficio perché ha sempre ritenuto di notevole disturbo al traffico ed anche di una certa pericolosità, l’uso al pubblico del passo carrabile autorizzato su Via F.lli Cervi. L’apertura di un Centro Commerciale, con tutta probabilità, sarà un fattore penalizzante alla fluidità del traffico per il maggior transito veicolare in tale incrocio, perché sarà utilizzato per l’accesso e l’uscita. Quindi, stante quanto precisato in precedenza, non è da escludere che l’incrocio possa essere in futuro migliorato. La presenza dello spazio a verde lungo la Via F.lli Cervi potrebbe agevolare ed essere sfruttato, seppur in minima parte, per dar spazio ad un’altra corsia di marcia o ad una rotatoria stradale, se pur di ridotte dimensioni, in luogo dell’attuale incrocio. Tale soluzione, che richiederà certamente un serio approfondimento e che potrà essere presa in considerazione quando si sarà stabilizzato il traffico interno dopo la conclusione della Nuova S.R. 429, permetterebbe di eliminare l’impianto semaforico, che, come tutti i semafori, crea sempre delle problematiche.

### Nodo n° 3: Intersezione di Via F. Cavallotti – Via del Bosco – Via Bellini

Trattasi di un incrocio con gli assi di Via del Bosco e Via Bellini sfalsati tra loro rispetto alla Viabilità principale su Via F. Cavallotti. E’ un incrocio particolare perché la Via F. Cavallotti in quel punto è a senso unico, per chi la percorre in direzione Empoli, all’incrocio con Via Bellini e poi diviene a doppio senso di circolazione. La Via Bellini è a senso unico in direzione-Viale Matteotti. La Via del Bosco è a doppio senso di circolazione.

Il traffico su detto incrocio è abbastanza favorevole quando viene rispettato il divieto di sosta, perché risulta più difficoltoso quando i veicoli, anche per periodi brevi di tempo, parcheggiano sul lato destro di Via F. Cavallotti (direzione Empoli) oltre l’incrocio con Via Bellini per servirsi dei negozi ivi presenti (tabaccaio, panificio, fruttivendolo, bar, elettricista, autospurgo, ecc).

Si rileva la presenza del fattore penalizzante legato all’elevata urbanizzazione ivi presente, con edifici direttamente sul fronte strada e con marciapiedi non più larghi di mt. 1,00 – 1,20.



La stessa Via del Bosco, attualmente a doppio senso di circolazione, andrebbe disposta a senso unico perché immediatamente dopo l'incrocio con Via Cavallotti presenta un restringimento notevole dovuto alla presenza di un vecchio edificio che ne restringe la carreggiata di circa 2 metri. In quel punto sono pure assenti i marciapiedi pedonali.

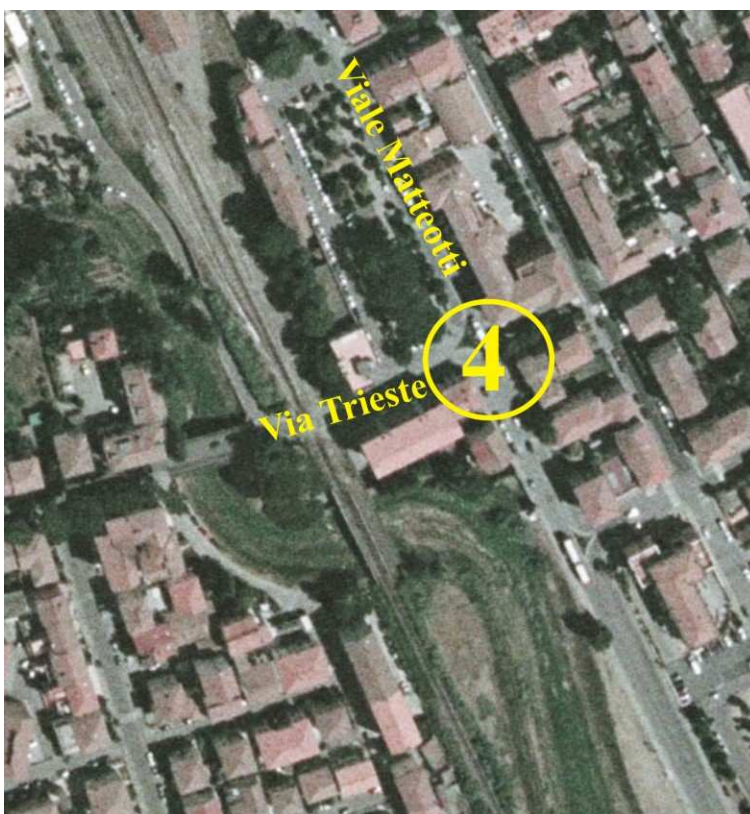
Il traffico sull'incrocio risulta essere abbastanza sfavorevole nelle giornate di Mercoledì, giorno di mercato sul Viale Matteotti, dall'incrocio con Via F.lli Cervi fino all'incrocio con Via Puccini, soprattutto per l'elevata

concentrazione su Via Bellini di tutto il transito proveniente dalla direzione Empoli verso il centro di Certaldo o di attraversamento del paese verso Poggibonsi. Non essendo larga la corsia di Via F. Cavallotti quando gli automezzi si immettono su Via Bellini trovano difficoltà a girare sormontando il marciapiede ivi presente (largo non più di 1 metro) e talvolta anche la proprietà privata del Vialetto dell'ultimo edificio di E.R.P. sull'incrocio che è sprovvisto di muretto di recinzione proprio in quel punto.

#### Nodo n° 4: Intersezione di Viale Matteotti con Via Trieste

Trattasi di un incrocio senza regolazione semaforica con aiuola centrale di deviazione del traffico da e verso i limitrofi comuni di San Gimignano e Gambassi Terme e la zona sportiva di Via Don Minzoni. Ha anche la funzione di accesso al Centro del paese e di attraversamento con direzione Poggibonsi.

Con l'apertura del sottopasso ferroviario di Via Caduti del Lavoro



l'incidenza dei mezzi verso la zona sportiva di Via Don Minzoni e le vie limitrofe è notevolmente diminuita ma continua invece quella nella direzione San Gimignano/Gambassi Terme.

L'elemento di disturbo maggiore è la presenza del passaggio a livello a raso su Via Trieste. Ogni qual volta si abbassano le sbarre per il passaggio dei treni, cioè circa ogni 20 minuti, si creano lunghe file di auto in sosta in attesa della riapertura delle stesse. Ove le code giungano oltre l'intersezione con Via XX Settembre si hanno conseguenti disturbi anche più a monte per la presenza di una restrizione di incanalamento sul detto incrocio.

Altro elemento penalizzante è la presenza in loco della scuola paritaria Materna ed Elementare Maria SS. Bambina, specialmente negli orari di ingresso-uscita dalla scuola.

L'accordo tra il Comune ed RFI, stipulato per la soppressione di tutti i passaggi a livello presenti nel territorio comunale, porterà in un prossimo futuro alla soppressione del passaggio a livello di Via Trieste e solo dopo quella data potrà esser dato atto ad una modifica della viabilità sull'incrocio in parola.

#### Nodo n° 5: Rotatoria di Via del Molino

Questo nodo coincide con l'ingresso-uscita per/da Certaldo dalla zona ovest. E' caratterizzato dalla presenza di una rotatoria stradale realizzata recentemente, caratterizzata nelle dimensioni massime dalla presenza di case limitrofe e del ponte sull'Elsa. L'asse viario è costituito dalla stessa Via del Molino che in questo punto interseca la Via Marco Polo



attraversando il ponte sul torrente Agliena con direzione Via Galvani e Via G. Falcone e P. Borsellino (direzione Empoli) e, sul lato opposto, la costruenda viabilità di collegamento con Via Don Minzoni e, passata la costruendo rotatoria, Via Caduti sul Lavoro (direzione Poggibonsi). Una volta completato questo tratto di viabilità si potrà considerare completata la circonvallazione interna del Centro di Certaldo. In pratica si potrà lasciare la strada Regionale 429 all'altezza di Via del Piano di Sotto e riprenderla oltre il Centro Urbano nella zona dei Bassetti, attraverso Via Toscana, Via Falcone e Borsellino, Via Caduti sul Lavoro e Viale Fabiani.

Rimane per ora irrisolto il nodo della strettoia del ponte sul fiume Elsa il cui progetto di allargamento è già stato approvato in Via preliminare da questa Amministrazione Comunale e la



progettazione definitiva è in stato avanzato. Mancano però i finanziamenti da parte della Provincia di Siena per dar atto al prosieguo della progettazione,ma soprattutto all'esecuzione dei lavori.

#### Nodo n° 6: Incrocio Viale Fabiani – Via Romana in zona Bassetti

Questo nodo, non regolato da impianto semaforico, è a raso, con ampie visibilità di manovra e rappresenta la vera porta d'accesso a Certaldo Centro dopo aver attraversato la zona industriale denominata Avanella – Bassetti.

Si tratta di un incrocio che a breve termine sarà totalmente modificato per effetto del collegamento con la variante alla S.R. 429 in corso di esecuzione da parte dell'ANAS. Una volta completate le opere non dovrebbe presentare particolari problemi viari od elementi di disturbo.



#### Nodo n° 7: Incrocio Via Romana – Via Fiorentina

Questo nodo ci appare penalizzante chiamarlo incrocio in quanto trattasi solamente di una immissione di Via Fiorentina sulla viabilità principale di percorrenza rappresentata da Via Romana. L'aspetto sfavorevole è la confluenza di Via dei Macelli, proprio nella parte finale di Via Fiorentina, a non più di due metri dall'immissione in Via Romana.

Mentre non trova problemi la vettura che percorre Via Fiorentina e si immette in Via dei Macelli, non altrettanto facile è l'ingresso in Via dei Macelli per chi proviene da Via Romana, specialmente se



qualche auto da Via Fiorentina si immette sulla stessa Via Romana e contemporaneamente un'altra autovettura esce da Via dei Macelli.

L'utilizzo di questo nodo è andato aumentando dopo la creazione di alcuni ambulatori medici nei locali dell'ex Misericordia e la ristrutturazione degli ex Macelli Comunali e adibiti a Centro di Aggregazione Giovanile.

Il vero elemento penalizzante si mostrerà in un prossimo futuro quando nei vecchi locali della Misericordia sarà totalmente trasferito il Distretto Sanitario di Certaldo, attualmente in Borgo Garibaldi.

L'Amministrazione ha già approvato anche la sistemazione dell'omonima piazza a parcheggio che potrà essere di supporto ai servizi sanitari la mattina e la sera ai residenti della zona.

Con l'attuazione di ciò sarà opportuno creare un vero e proprio incrocio su Via Fiorentina, con la modifica, anche altimetrica rispetto al ponte sul torrente Agliena, delle attuali confluenze.

Non è però da escludere una parziale modifica creando un senso unico nella Via dei Macelli che permetta il solo accesso alla piazza da Via Romana e da Via Fiorentina e preveda un'uscita attraverso una nuova strada da costruire dietro l'attuale Cimitero della Misericordia e che si immetta in Via Fiorentina più a monte dell'incrocio attuale.

#### Nodo n° 8: Piazza Boccaccio

Piazza Boccaccio è il vero Centro di Certaldo. E' rappresentata da una viabilità in testata, a senso unico, con direzione Empoli, un parcheggio che occupa circa la metà della piazza stessa ed una zona prettamente pedonale più vicina al Comune ed alla Chiesa. La piazza e le zone limitrofe sono le sedi delle maggiori attività commerciali, direzionali, degli uffici pubblici, della stazione di partenza della Funicolare e nelle immediate vicinanze c'è la sede del Distretto Sanitario, la Stazione dei Carabinieri ed i plessi scolastici Elementari e Medie.

Le strade più interne a Piazza Boccaccio rappresentano la ZCS (Zona Controllo Sosta) del Centro.





Dai rilevamenti del traffico è emerso chiaramente che gran parte dei passaggi non sono dovuti al solo attraversamento Poggibonsi-Empoli ma anche dal passaggio di numerosi veicoli in transito interno o di quelli che si muovono in attesa di trovare parcheggi disponibili.

Interventi di regolazione e di restrizione del traffico potranno permettere una migliore integrazione del pedone e del traffico veicolare privato e pubblico, limitando le emissioni e il rischio di incidenti e contribuendo alla riqualificazione dell'intera zona centrale.

Riterrei da escludere un potenziale aumento di stalli a parcheggio sulla o sotto la Piazza Boccaccio ma indirizzerei la scelta verso un leggero allontanamento dei parcheggi fuori, utilizzando e potenziando i due presenti in Via Mazzini e Viale Fabiani, contemplando un migliore collegamento pedonale. Chiaramente con la variante alla SR 429 ultimata ed al completamento delle viabilità comunali va progettata una Piazza Boccaccio completamente pedonale e ad un attraversamento veicolare della testata consentito ad ore stabilite, eventualmente, solo ai residenti.

#### Nodo n° 9: incrocio Via Toscana – Via Piano di Sotto

Recentemente il Comune ha costruito il prolungamento di Via Toscana fino alla Via del Piano di Sotto. La Via Toscana ha una carreggiata larga circa mt. 7,50 mentre la Via Piano di Sotto, in quel punto, non è più larga di mt. 4,00 comprese le banchine. E' importante far presente però che quel tratto di Via Piano di Sotto sarà oggetto di modifica integrale perché rappresenterà l'immissione nord di Certaldo nella variante alla S.R. 429 di



Val d'Elsa attualmente in fase di costruzione da parte dell'ANAS.

A lavori ultimati l'incrocio di Via Piano di Sotto con Via Toscana si presenterà ben progettato, con un allargamento sul collegamento, aiuole centrali di separazione delle corsie di marcia e due allargamenti laterali sulle immissioni stesse.

Si tratta però di un incrocio che assumerà una valenza notevole, soprattutto perché, una volta terminata la variante alla SR 429 sarà l'accesso vero e proprio alla zona industriale e come tale il traffico sarà rappresentato, nella maggior parte, da camion, anche di grossa dimensione. Ma sarà un nodo importante anche per tutti coloro che provenendo da Empoli vogliano indirizzarsi nella

direzione Poggibonsi – Siena o San Gimignano – Gambassi Terme percorrendo la circonvallazione di Certaldo.

#### Nodo n° 10: Incrocio Viale Matteotti – Via Fonda

Sul nodo in argomento il sistema viario attuale è rappresentato nel Viale Matteotti a senso unico in direzione centro e la Via Fonda a senso unico da via F. Cavallotti a viale Matteotti ed a doppio senso di circolazione nel tratto da Viale Matteotti a via del Piano di Sotto.

Gli elementi penalizzanti su detto nodo sono rappresentati dai flussi di traffico provenienti da Via Bellini con direzione

Via Fonda e l'uscita da Via Fonda su viale Matteotti, dove negli ultimi 10 anni sono avvenuti diversi incidenti stradali.



Volendo approfondire tale nodo si potrebbero elencare gli aspetti sotto riportati:

- a) Uscita da Via Bellini. Il problema si ripercuote tutti i giorni per le auto che si immettono su Viale Matteotti e debbono immediatamente entrare in Via Fonda per raggiungere la zona denominata dei musicisti e la zona Piano di Sotto (escluso il Mercoledì, giorno di mercato, perché non c'è la penetrazione su viale Matteotti da nord). Il tratto tra Via Bellini e Via Fonda è relativamente breve (circa mt. 40,00) e l'automezzo si trova a dover passare sulla corsia di percorrenza del Viale Matteotti mentre sulla stessa ci sono automezzi in transito.
- b) Uscita da Via Fonda (zona musicisti) su viale Matteotti. Il problema è causato dal mancato rispetto dello stop da parte delle auto ma soprattutto dal mancato rispetto dei ciclisti che, percorrendo la pista ciclabile in direzione nord non si arrestano all'incrocio dove è presente un segnale verticale di "fine pista ciclabile" ed il conducente dell'auto che deve immettersi in viale Matteotti, ove ha ampia visibilità a nord, rallenta sullo stop ma non si ferma. Non avendo comunque senso una semaforizzazione su detto nodo, la soluzione più immediata credo sia quella di porre la via Fonda, nel tratto tra via Vivaldi e viale Matteotti (tra l'altro abbastanza stretto e con la possibilità di parcheggio longitudinale su un solo lato) a senso unico verso viale Matteotti e contestualmente, fissare alcuni dissuasori (o parapetonali) in aggiunta al solo cartello di fine pista sulla ciclabile di viale Matteotti che obblighino il ciclista ad un rallentamento se non ad una fermata forzata. Chiaramente chi da via Bellini si



voglia immettere in via Fonda dovrà curvare non più a sinistra bensì a destra fino a via Verdi (attualmente consentito anche di Mercoledì, giorno di mercato).

Riterrei che questa operazione debba essere comunque attuata, se non subito, in un prossimo futuro quando il sottopasso carrabile di via Vivaldi sarà completato. In quella fase sarà indispensabile che anche le strade di Via Albinoni, Via Cherubini, Via Benedetto Marcello, Via Respighi e Via Togliatti (nel tratto finale) della lottizzazione “Verdiani, Lepri ed altri” siano già collaudate ed assunte al Demanio Comunale. Aspetto fondamentale assumerà anche la viabilità già prevista nello strumento di pianificazione (ma ad oggi non ancora realizzata) che collegherà la via Albinoni con la rotatoria tra Via Toscana e Via G. Falcone e P. Borsellino.

Uno studio più approfondito avverrà nel momento della realizzazione della Zona 30 di quella zona e con la costruzione delle nuove strade previste da Via Toscana e dal Viale Matteotti.



# COMUNE DI CERTALDO

Provincia di Firenze

\*\*\*\*\*

Ufficio Staff –  
Settore Viabilità

## PIANO DEL TRAFFICO DI CERTALDO

### PUT. 3.2 Rilevamento del rumore sui punti critici.

Il Comune di Certaldo si è dotato di un Piano di Zonizzazione Acustica approvato con delibera del Consiglio Comunale n° 33 del 27/03/2008, suddividendo il territorio Comunale in “classi acustiche” sia sulla base della Pianificazione Territoriale che sulle rilevazioni effettuate in vari punti di Certaldo.

I limiti massimi di emissione acustica sono fissati dal D.P.C.M. 14/11/1997 secondo la seguente tabella:

Classe	Valore limite diurno (Dba)	Valore limite notturno (Dba)
I	45	35
II	50	40
III	55	45
IV	60	50
V	65	55
VI	65	65

Si deve comunque tenere presente che le rilevazioni e le misurazioni all'uopo effettuate non sono riferite ai limiti di emissione sonora prodotti dalle sole strade ma anche dalle altre fonti rumorose, quali le attività artigianali, industriali, commerciali ecc. presenti in quel punto ed in quella zona. Procediamo di seguito a fare comunque dei raffronti tra i rilevamenti effettuati nei pressi dei nodi precedentemente individuati:

Nodo	Rilevazione (Dba)	Classe assegnata	Limite DPCM	Scostamento (Dcb)	Rilevazione (Dba)	Classe assegnata	Limite DPCM	Scostamento (Dcb)
1-Vie Cervi-Toscana-Agnoletti	66,80	V	65	+ 1,80	48,80	V	55	- 17,30
2-Vie Cavallotti-Cervi-Terracini	58,70	III	55	+ 3,70	45,90	III	45	+ 0,90
3-Vie Cavallotti-Bellini-del Bosc	67,60	III	55	+ 12,60	56,10	III	45	+ 11,10
4-Viale Matteotti-Via Trieste	67,80	III	55	+ 12,80	59,90	III	45	+ 14,90
5-Rotatoria di Via del Molino	n.r.	III	55	n.r.	n.r.	III	45	n.r.
6-Via Romana Zona Bassetti	63,20	V	65	- 1,80	56,30	V	55	+ 1,30
7-Vie Roman-Fiorentina	60,70	IV	60	+ 0,70	49,30	IV	50	- 0,70
8-Piazza Boccaccio	61,40	IV	60	+ 1,40	48,90	IV	50	- 1,10
9-Vie Toscana-Piano di Sotto	n.r.	V	65	n.r.	n.r.	V	55	n.r.
10-Via Fonda-Viale Matteotti	67,60	IV	60	+ 7,60	57,10	IV	50	+ 7,10



Come ben è evidenziato i livelli di emissione sonora rilevati, nella media superano quelli limite di legge, soprattutto in corrispondenza dei nodi 2, 3 e 4 e 10. Andranno pertanto operati alcuni accorgimenti per riportare tali livelli al di sotto del limite massimo consentito dal DPCM.

Accorgimenti che possono materializzarsi anche in lavori da fare seguendo un criterio programmatico ed un piano di interventi. Il Piano Urbano del Traffico, infatti, costituisce per la sua natura uno strumento dinamico; la valenza biennale del piano stesso e la conseguente necessità di aggiornamenti periodici impone il continuo monitoraggio delle problematiche della mobilità pubblica e privata.

Le informazioni di base necessarie all'aggiornamento del piano sono costituite da:

- rilievi periodici di traffico in corrispondenza dei nodi individuati;
- rilievi della domanda e dell'offerta di sosta;
- rilievi relativi al sistema del trasporto pubblico (percorsi delle linee, localizzazione delle fermate e livello di frequentazione);
- rilievi della incidentalità, con raccolta ed elaborazione dei dati trasmessi dalla polizia municipale (localizzazione e causa degli incidenti, dinamica dei sinistri e conseguenze);

#### ACCORGIMENTI DA ADOTTARE:

L'istituzione della circolazione rotatoria presenta numerosi vantaggi, sia per quanto concerne la sicurezza, sia per quanto attiene alla fluidità circolatoria e l'abbattimento delle emissioni sonore. Inoltre la graduale eliminazione (o almeno riduzione) della regolazione semaforica permette una notevole fluidificazione della circolazione, con l'innalzamento della capacità di nodo e del livello di servizio complessivo.

Ciò che si propone è quindi la regolazione degli incroci e delle relative manovre conflittuali non attraverso l'utilizzo degli apparecchi semaforici ma con altrettante rotatorie compatte. Queste ultime consentano la fluidificazione lenta delle attuali correnti di traffico eliminando il fenomeno dello "stop and go" che oltre a fare aumentare i livelli dell'inquinamento acustico ed ambientale abbassa la soglia di sopportazione dell'automobilista e causa una più rapida usura di alcune parti meccaniche del veicolo. La rotatoria stradale diventa occasione per sviluppare interventi di qualità urbana. Ciascuna può divenire infatti un tema progettuale puntuale e consentire la realizzazione di sistemazione a verde o, nel migliore dei casi, divenire cornice per la posa di sculture.

Naturalmente la costruzione di rotatorie stradali non sarà fattibile ovunque ed indiscriminatamente. Sul nodo 1 (Via F.lli Cervi) è già prevista, mentre sul nodo 2 (Via Togliatti-Terracini) potrebbe essere auspicabile. Sarà invece impossibile dotare il nodo 3 (Via F. Cavallotti-Via del Bosco) per la mancanza dello spazio fisico sul posto.

Sul nodo 4, non regolato da impianto semaforico, l'accorgimento è già stato dettato in precedenza ed è pertanto legato alla soppressione del passaggio a livello ferroviario.

Infine l'abbassamento dei livelli di emissione sonora in tutti gli altri nodi è strettamente legata al completamento delle viabilità comunali, ma soprattutto sovracomunali (ANAS). Al compimento di ciò lo scenario disegnato potrà essere totalmente diverso dall'attuale, con il divieto di passaggio di automezzi pesanti dai due assi primari di percorrenza attuali (ex S.R. e Viale Matteotti – Viale Fabiani), oltre alla possibilità di pedonalizzazione delle zone centrali intorno a piazza Boccaccio.

Un serio studio sugli interventi da effettuare sulla struttura stradale, asfalto e sottofondo, nelle vie del capoluogo che attualmente si presentano in condizioni, direi quasi disastrose, porterà certamente a programmare le priorità e le modalità degli interventi da fare sulle stesse per renderle più agevoli ed anche meno rumorose.

Il Piano Urbano del Traffico voglia essere un elemento che contribuirà a migliorare la vivibilità del nostro Paese ed a renderlo anche più piacevole ed utilizzabile nel modo più razionale possibile.

A tal proposito si cita una frase significativa tratta dal testo “La Città dei Bambini” di Francesco Tonucci, edito da Laterza Roma-Bari:

*“Gli ambientalisti utilizzano gli indicatori ambientali, cioè quei fenomeni, quegli organismi, che ci aiutano a verificare la salute o il degrado del nostro ambiente. I licheni per esempio modificano le loro caratteristiche se l'ambiente si inquina, le lucciole non tornano, così pure le rondini e così via. Per la città il bambino può essere considerato come un sensibile indicatore ambientale: se nella città si incontrano bambini che giocano, che passeggiano da soli significa che la città è sana; se nella città non si incontrano bambini significa che la città è malata.”*

Io aggiungerei ai bambini anche gli anziani perché si va verso una società sempre più difficile, dove il rispetto per le difficoltà degli altri non è certo una priorità, come esplicitava una frase scritta in un muro di Firenze.

