



COMUNE DI CERTALDO

(Provincia di Firenze)

UFFICIO STAFF
SETTORE VIABILITA'

SINDACO

Dott. Andrea Campinoti

ASSESSORE ALLA VIABILITA'

ing. Roberto Borghini

DIRIGENTE DI SETTORE e PROGETTISTA DEL PUT

Ing. Roberto Bigi



COMUNE DI CERTALDO

(Provincia di Firenze)

UFFICIO STAFF
SETTORE VIABILITA'

ELENCO ATTI AMMINISTRATIVI RECENTI E INERENTI LA MOBILITA'		
Atto amministrativo	Numero e data	Oggetto
Delibera della Giunta Comunale	N. 31 del 29/02/2000	URBANISTICA – Aggiornamento perimetrazione del centro abitato
Delibera della Giunta Comunale	N. 46 del 22/03/2007	PARCHEGGI – Realizzazione e gestione di un parcheggio pubblico Metropark presso la stazione di Certaldo – Parere ai sensi dell'Art. 7 del Codice della Strada.
Delibera della Giunta Comunale	N. 74 del 10/05/2007	VIABILITA' – ZONA TRAFFICO LIMITATO IN CERTALDO ALTO – Approvazione norme di attuazione a rettifica di quelle approvate con la Deliberazione della Giunta Comunale n. 55 del 12 Aprile 2007.
Deliberazione del Consiglio Comunale	n. 19 del 25/05/2007	CONVENZIONE FRA I COMUNI DI CERTALDO, GAMBASSI TERME E SAN GIMIGNANO PER ESTENDERE IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, GIA' EFFETTUATO NEL CAPOLUOGO DI CERTALDO, NELLE FRAZIONI DI BADIA A CERRETO E BADIA ELMI
Delibera della Giunta Comunale	N. 117 del 24/07/2007	REVOCA DELIBERE G.C. N. 49/2007 E N. 96/2007 – Individuazione della zona di particolare rilevanza urbanistica e dell'area ove è ampliata la sosta a pagamento e consentito parcheggio autorizzato ai residenti del Capoluogo – Modalità e tariffe, ai sensi dell'Art. 7, comma 8, del Decreto Legislativo 285/1992.
Determinazione Settore Economato	N. 23 del 24/01/2008	PARCHEGGI – Fornitura e posa in opera aggiornamento sistema parcheggio in Piazza Boccaccio – Impegno di spesa ed affidamento – Approvazione schema di contratto.
Determinazione Ufficio Staff Viabilità Casa	N. 66 del 31/01/2008	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – Servizi di trasporto pubblico locale di persone mediante funicolare terrestre su rotaie e bus su gomma. Parte del servizio scolastico con bus su gomma. Trasporto pubblico durante la manifestazione di Mercantia – Aggiudicazione ed approvazione nuovo quadro economico.
Delibera della Giunta Comunale	N. 43 del 28/02/2008	VIABILITA' – Conferma definitiva della regolamentazione della Z.C.S. contenuta nelle deliberazioni G.C. n. 117 e n. 136 del 2007 – Modifiche ed integrazioni agli orari e alle tariffe.
Delibera della Giunta Comunale	N. 33 del 27/03/2008	Approvazione del Piano Comunale di classificazione acustica



COMUNE DI CERTALDO

(Provincia di Firenze)

UFFICIO STAFF
SETTORE VIABILITA'

INDICE

Premessa. Riferimenti normativi

1. Verifica sullo studio per il riordino della mobilità urbana nel capoluogo redatto dalla Tages di Pisa nel Novembre 1999 e stato attuativo degli interventi in esso previsti

1.1 proposte di intervento sulla viabilità primaria di scorrimento e sugli attraversamenti dell'asse ferroviario

1.2 Proposte sulla sosta, riqualificazione degli spazi e rete pedonale

1.3 trasporto pubblico locale

2. Impegno attuale della rete stradale e della sosta

2.1 Elenco strade comunali con tutte le caratteristiche strutturali

2.2 Elenco strade del capoluogo con dimensioni

2.3 Sezioni delle strade del capoluogo

2.4 Monitoraggio e studio del traffico sulle strade principali

2.4.1 Elenco delle strade e giorni di monitoraggio

2.4.2 Risultati dei flussi di traffico sulle strade monitorate

2.4.3 Grafici delle strade monitorate con numero di passaggi orari

2.5 Istituzione della ZTL in Certaldo Alto

2.6 Istituzione della ZCS nel Capoluogo

2.7 Sosta nel Centro Urbano

2.7.1 Rilievo dei posti disponibili a pagamento e non. Confronto con e senza la ZSC

2.7.2 Utilizzo nelle varie fasce orarie dei parcheggi a pagamento e gratuiti

2.7.3 Parcheggio di Piazza Boccaccio. Disponibilità e tipologia della sosta

2.8 Incidenti

2.8.1 Tipologia incidenti

2.8.2 Catalogazione degli incidenti a Certaldo dal 1989 al 2008

2.8.3 Le prioritari in ambito urbano

2.8.4 Istituzioni ed Enti Locali in prima fila per la sicurezza

2.9 Trasporto Pubblico Locale

2.9.1 Elenco delle fermate

2.9.2 Planimetrie delle fermate della circolare urbana, Fiano e Sciano

2.9.4 Rilevamento della soddisfazione del cliente. Novembre 2008

3. Punti critici della viabilità

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

3.2 Rilevamento del rumore sui punti critici

4. Piste ciclabili

5. Studi di piano. Progetti già approvati ed in corso di realizzazione

5.1 Ampliamento del ponte Boccaccio sul fiume Elsa. Rotatoria in riva sinistra dell'Elsa

5.2 Rotonda via F.lli Cervi

5.3 Via Vivaldi- Via Falcone e Borsellino

5.4 Via del Molino - Via Don Minzoni

5.5 Parcheggio Piazza dei Macelli

5.6 Parcheggio Via Rossini

5.7 Parcheggio Borro dell'Uccellino

6. Tracciati viari sui PRG. Lo sviluppo della viabilità sul Capoluogo. Progetto viario e della sosta per il Capoluogo. La città accessibile. Gli attraversamenti pedonali sicuri.

6.1.1 Tracciati viari sugli strumenti urbanistici

6.1.2 Lo sviluppo della viabilità nel Capoluogo

6.1.3 Progetto di viabilità sulle strade principali a breve tempo

6.1.4 Progetto viario e di sosta del Capoluogo.

7. Zona 30

7.1 La Zona 30

7.1.1 Normative sulle Zone 30

7.1.2 Criteri Progettuali

7.2 Le isole ambientali. Esperienze europee sulle Zone 30.

7.3 Le Zone 30 a Certaldo

7.3.1 Zona del Campo sportivo. Via Don Minzoni. Progetto preliminare

8 La città accessibile

8.1 Città' accessibile a tutti. Misure a supporto della mobilità dei diversamente dotati.

8.2 Gli attraversamenti pedonali

8.2.1 Test europeo sugli attraversamenti pedonali

8.2.2 Passaggi pedonali in Europa

8.3 Illuminazione degli attraversamenti pedonali

8.3.1 La sicurezza dei pedoni nella pubblica illuminazione

8.3.2 Attraversamento pedonale illuminato

9 Strumenti di attuazione

Tavole allegate:

- TAV. 01 Verifica larghezze strade e marciapiedi
- TAV. 02 Monitoraggio Traffico
- TAV. 03 Circolare urbana- Stato attuale e Stato di progetto con passaggio ferroviario chiuso
- TAV. 04 Piste Ciclabili – Stato attuale
- TAV. 05 Piste Ciclabili – Stato di progetto
- TAV. 06 Studio del traffico a breve termine. Senza la Nuova 429. 1° Soluzione
- TAV. 07 Studio del traffico a breve termine. Senza la Nuova 429. 2° Soluzione
- TAV. 08 Studio del traffico a breve termine. Senza la Nuova 429. 3° Soluzione
- TAV. 09 Studio del traffico con la Nuova 429. Traffico da Poggibonsi
- TAV. 10 Studio del traffico con la Nuova 429. Traffico da Empoli
- TAV. 11 Studio del traffico con la Nuova 429. Traffico da San Gimignano e Gambassi
- TAV. 12 Centro. Flussi di traffico con la Nuova S.R. 429
- TAV. 13 Centro. Viabilità-Parcheggi- Piste ciclopedonali con la Nuova S.R. 429
- TAV. 14 Centro. Viabilità nei giorni di mercato
- TAV. 15 Zona 30 Via Don Minzoni. Stato attuale
- TAV. 16 Zona 30 Via Don Minzoni. Progetto Preliminare



COMUNE DI CERTALDO

(Provincia di Firenze)

UFFICIO STAFF
SETTORE VIABILITA'

Premessa

Quando l'Amministrazione Comunale affidò l'incarico per la redazione del Regolamento Urbanistico, previsto dalla Legge Regionale n. 1 del 2005, all'Arch. Silvia Viviani, con studio a Firenze in via dei Serragli n. 133, definì e distinse le competenze ad essa spettanti e quelle che riservò ai propri uffici tecnici comunali.

Nella specifica convenzione dell'arch. Viviani, si legge che sono a carico dell'Amministrazione comunale alcuni atti a supporto del Regolamento Urbanistico e tra questi è previsto la redazione del Piano del Traffico.

La Legge della Regione Toscana n. 1/2005, che detta appunto le "Norme per il governo del territorio, fa diversi riferimenti al Piano dell'accessibilità-Mobilità, specialmente agli articoli:

N. 37-Disposizioni generali per la tutela e valorizzazione degli insediamenti.

1. Gli strumenti di pianificazione e gli atti di governo del territorio garantiscono che gli interventi di trasformazione del territorio assicurino il rispetto dei requisiti di qualità urbana, ambientale, edilizia e di accessibilità al fine di prevenire e risolvere i fenomeni di degrado.

2. La qualità urbana, ambientale, edilizia e di accessibilità del territorio di cui al comma 1 è definita in riferimento:

a) alla dotazione di infrastrutture per la mobilità, parcheggi, verde urbano e di connettività urbana, percorsi pedonali e ciclabili, infrastrutture per il trasporto pubblico, arredo urbano ed altre opere di urbanizzazione primaria;

N. 55 - Regolamento urbanistico.

Il regolamento urbanistico disciplina la regolamentazione della mobilità e della accessibilità,.....

Il Piano Urbano del Traffico è pertanto stato redatto dall'Ufficio Staff, come previsto dalla L.R. n. 1 /2005 ed ai sensi dell'art. 36 del Codice della Strada, D.Lgs. 285 del 30 Aprile 1992 e delle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici, del 24 giugno 1995 e successive modifiche ed integrazioni, dettate per la redazione, l'adozione e l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico.

Il Piano Urbano del Traffico è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nel periodo più lungo, quando cioè saranno completate le due più importanti infrastrutture: La circonvallazione di Certaldo in corso di realizzazione da parte dell'ANAS e l'eliminazione dei passaggi a livello ferroviari ancora presenti nel territorio comunale. Lavori che sta già eseguendo la Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.).

La progettazione dell'organizzazione della circolazione stradale deve prevedere interventi su tutti i suoi settori, inclusa la gestione ottimale degli spazi stradali esistenti pubblici mediante l'individuazione degli interventi di organizzazione delle sedi viarie, finalizzata al miglior uso possibile delle medesime per la circolazione stradale. Nel processo di pianificazione e di governo del sistema dei trasporti, il Piano del Traffico costituisce in definitiva lo strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, che mediante successivi aggiornamenti (piano processo) rappresenta le fasi attuative di un disegno strategico di medio e lungo periodo.

Le direttive ministeriali indicano altresì le seguenti finalità fondamentali di un Piano del Traffico:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
- il risparmio energetico.

Il presente Piano Urbano del Traffico si può considerare articolato in due distinti rapporti:

Il primo, certamente più cospicuo e dettagliato, di raccolta ed elaborazione dei dati, di analisi dell'attuale situazione delle vie, dei parcheggi e della viabilità.

Il secondo riporta alcune ipotesi progettuali di sistemazione della mobilità pedonale, ciclabile e soprattutto carrabile. Quest'ultima è distinta in interventi a breve e medio periodo di realizzazione e chiaramente è influenzata e determinata dalle successive realizzazioni delle previsioni strutturali.

La prima parte in sostanza riguarda i seguenti aspetti:

- Inquadramento territoriale;
- Rete stradale;
- Attrattori e generatori di traffico;
- Rilievi della rete stradale;
- Rilevazione della mobilità;
- Distribuzione del traffico in ingresso al capoluogo;
- Volumi e distribuzione del traffico in ambito urbano;
- Rilevazioni e acquisizioni dati nel capoluogo;
- Sistema della sosta e parcheggi nel capoluogo;
- Trasporto pubblico urbano;
- Zonizzazione del territorio;
- Sistema ciclabile;
- Rete pedonale;
- Incidentalità;
- Aspetti generali;
- Individuazione delle situazioni critiche.

Il presente documento contiene:

- approfondimenti relativi alle principali problematiche del sistema urbano della mobilità;
- derivazione degli elementi da porre alla base dei progetti di piano;
- progetti e misure di piano (sistemazioni stradali, misure di regolazione, ecc).

Relativamente alle diverse situazioni analizzate verranno considerati anche gli interventi in corso o programmati a breve termine, già previsti a prescindere dal piano. Le valutazioni e le ipotesi di piano sono state formulate alla luce di un'analisi preventiva degli effetti attesi da questi interventi.

Sulla base delle analisi e degli elementi raccolti, sono state formulate le seguenti considerazioni per la stesura del PUT e per la definizione delle azioni di piano, di cui si riportano le indicazioni fondamentali:

1. Assumere quale principio generale per l'elaborazione del Piano Urbano del Traffico quello di "migliorare la fruibilità del territorio attraverso tutte le modalità di spostamento anche riducendo il ruolo dell'automobile privata";
2. Individuare nei seguenti principi di qualità urbana ed ambientale gli obiettivi da perseguire negli anni futuri attraverso l'aggiornamento, la verifica ed il miglioramento dell'attuale Piano Urbano del Traffico della città, soprattutto quando se ne rivelerà la necessità:

- 2.1 razionalizzare le modalità di circolazione in funzione delle caratteristiche della sede stradale e dare un diverso valore e significato agli accessi al capoluogo in funzione delle caratteristiche insediative, culturali, attrattive e strutturali delle stesse;
- 2.2 aumentare la sicurezza stradale e possibilmente ridurre gli incidenti;
- 2.3 ridurre i consumi di energia e le conseguenti emissioni di CO₂;
- 2.4 migliorare la qualità dell'aria e di altri fattori ambientali, quali il rumore anche al fine di salvaguardare la salute dei cittadini e con particolare riguardo alla residenza e agli ambiti di vulnerabilità ambientale;
- 2.5 ridurre il passaggio, in particolare il transito di mezzi pesanti, nelle zone a più alta densità abitativa e ove esistono problemi di inquinamento acustico;
- 2.6 facilitare gli spostamenti per i disabili ed in generale per la fascia delle utenze deboli (pedoni, ciclisti e persone con limitate capacità motorie anche in relazione all'età, come bambini ed anziani);
- 2.7 incentivare l'uso dei mezzi pubblici;
- 2.8 far emergere la qualità urbana e restituire il giusto valore architettonico ed ambientale ad aree oggi non apprezzate a causa dell'intrusione visiva per l'invadenza del traffico e del parcheggio;
3. Individuare, per il conseguimento degli obiettivi sopra elencati, le seguenti strategie di intervento:
 - 3.1 determinare misure, iniziative ed interventi per ridurre la mobilità automobilistica entro il centro urbano favorendo la sosta dei residenti, riservando, come in parte già fatto dal Gennaio 2007 con la creazione della Zona Controllo Traffico (ZCT), una quota di parcheggi per sosta breve a pagamento, scoraggiando i movimenti di attraversamento e le ricerche di parcheggio, riducendo anche formalmente la velocità ammessa e promuovendo e facilitando il transito ciclistico in promiscuità, migliorando così la qualità della mobilità e dell'ambiente nelle zone fortemente residenziali, favorendo l'uso del trasporto pubblico locale;
 - 3.2 individuare ed indicando meglio i parcheggi subito fuori del centro urbano, come la risposta alla domanda di parcheggio di media/lunga durata, individuando gli interventi prioritari e l'organizzazione del sistema di mobilità pedonale e cartellonistica per raggiungere poi il centro urbano e la funicolare per l'utilizzo di Certaldo Alto); più in generale, verificare l'attuale previsione dei parcheggi, sia di piano che dei progetti attuativi;
 - 3.3 verificare gli attuali programmi dell'Amministrazione in materia di viabilità ciclabile per favorire l'utilizzo della bicicletta come mezzo di mobilità;
 - 3.4 migliorare l'attuale potenzialità dei percorsi pedonali (sicurezza, qualità, etc.) anche con interventi strutturali di limitata entità per migliorarla;
 - 3.5 identificare, con riguardo al Centro Urbano, le zone a forte vocazione residenziale (Zone 30) rispetto alle quali possano essere individuate misure di riduzione dell'impatto del traffico (emissioni, rumore, parcheggi selvaggi, etc.) anche al fine di una politica di riqualificazione urbana (limite di 30 km/ora, arredo urbano che costituisca anche limitazione alla velocità, introduzione di ulteriori sensi unici, passaggi pedonali rialzati, ecc);
 - 3.6 identificare le possibili di riduzione del traffico di attraversamento del Capoluogo per restituire la centralità urbana come luogo di aggregazione sociale;
 - 3.7 proporre misure rigide di limitazione per l'attraversamento del Capoluogo da parte dei mezzi pesanti;
 - 3.9 valutare l'effetto indotto sulla attuale situazione del traffico dalle modifiche strutturali di viabilità in corso di realizzazione, sia da parte del Comune, che da parte dell'Anas e della RFI (Rete Ferroviaria Italiana), evidenziando il rischio di eventuali criticità e le misure da prendere per evitarle o per utilizzarne al meglio le potenzialità.
4. Prendere atto che la stesura del Piano Urbano del Traffico, sarà di supporto al Settore Pianificazione Territoriale, al Settore Governo del Territorio ed ai professionisti esterni incaricati di redigere il nuovo regolamento urbanistico.