



# COMUNE DI CERTALDO

(Provincia di Firenze)

UFFICIO STAFF  
SETTORE VIABILITA'

## PIANO DEL TRAFFICO DI CERTALDO

### **PUT. 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.**

La relazione conclusiva dello studio per il riordino della mobilità urbana nel capoluogo redatto dalla Tages di Pisa nel Novembre 1999 si articolava in tre capitoli:

- cap I -Sulla base dell'analisi territoriale svolta illustrava alcune proposte di intervento sulla viabilità primaria di scorrimento e sugli attraversamenti dell'asse ferroviario. Inoltre riportava schematicamente i criteri di intervento per il riordino della rete stradale urbana e la relativa classificazione funzionale.
- cap II -Illustrava le proposte di intervento per la regolamentazione dell'accessibilità al centro urbano ai fini di una maggiore tutela e valorizzazione dell'ambiente urbano. Le proposte erano articolate in interventi sulla sosta, riqualificazione degli spazi e rete pedonale.
- cap III -Analizzava le prestazioni della rete del trasporto pubblico definendo possibili opzioni di intervento ai fini dell'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto.

#### **PUT.1.1 Proposte di intervento sulla viabilità primaria di scorrimento e sugli attraversamenti dell'asse ferroviario.**

Al primo punto: “La rete stradale” la relazione, riportata in sintesi, evidenziava *come il centro urbano di Certaldo si sviluppa prevalentemente lungo l'asse della SS 429 della Val d'Elsa e la SP 64 Certaldese. I due assi viari costituiscono la struttura portante della rete stradale locale su cui si attestano le diverse viabilità urbane. La penetrazione in ambito urbano di queste due strade determina una sovrapposizione dei flussi veicolari attratti generati dal capoluogo e dei flussi di semplice attraversamento con pesanti ricadute in termini ambientali, di fluidità e sicurezza della circolazione.*

*In particolare nel centro urbano di Certaldo dove il traffico urbano è cresciuto in sovrapposizione ai flussi extraurbani in transito, si sono determinati fenomeni di notevole congestionamento che non potranno trovare efficaci risposte senza un potenziamento adeguato della viabilità primaria, che consenta una selezione delle diverse componenti del traffico veicolare rispetto ai diversi luoghi di origine e destinazione ed un aggiramento dell'area urbana da parte dei flussi di attraversamento. La mancanza di un tracciato alternativo alla SS 429 ha determinato proprio negli attraversamenti dei centri urbani le maggiori criticità, che penalizzano oggi pesantemente la vivibilità dei centri urbani stessi.*

*Un'altra problematica che determina effetti negativi sul traffico urbano è rappresentata dalla mancanza di una gerarchizzazione della rete stradale che tramite un'opportuna classificazione funzionale regoli e disciplini le funzioni ammissibili.*

*L'effetto barriera determinato dall'attraversamento ad ovest della ferrovia costituisce un ulteriore elemento che condiziona fortemente la connessione della rete urbana, questa infrastruttura divide una parte consistente della zona urbana dal resto della città e limita l'accessibilità sostanzialmente a tre attraversamenti di cui due a raso regolati con barriere. Inoltre il protrarsi dei tempi di chiusura del P.L. sulla SP 64 determina frequenti fenomeni di coda su Viale Matteotti con ulteriori disagi ed aggravii per la circolazione.*

*La ricerca di soluzioni atte a garantire una maggiore permeabilità tra le due zone urbane costituisce pertanto un altro obiettivo prioritario nell'ambito di un adeguamento della rete viaria stradale e di un riordino della mobilità urbana.*

Tra le proposte di intervento si trovava tra l'altro anche quanto sotto sinteticamente riportato:

*Viabilità primaria di scorrimento.*

*Come già esposto in precedenza gli interventi da realizzare per quanto riguarda la viabilità primaria di scorrimento vedono come prioritarie le opere infrastrutturali di aggiramento del capoluogo.*

*I progetti definiti per rispondere a questa esigenza da Provincia ed ANAS costituiscono delle efficaci soluzioni ed in particolare la prevista circonvallazione (progetto Provincia), dato il minore impegno economico, potrà consentire anche a tempi brevi un primo ma certamente significativo alleggerimento del centro urbano dai flussi di traffico.*

*Attraversamento dell'asse ferroviario*

*Al fine di minimizzare l'effetto barriera determinato nel contesto urbano dall'attraversamento dell'asse ferroviario, possono essere realizzati alcuni attraversamenti che permettano di garantire una soddisfacente connessione dei principali itinerari urbani.*

*Per il transito degli autoveicoli il previsto sovrappasso per la viabilità di circonvallazione a nord e l'attuale sottopasso a sud di via Merlini, per cui è però opportuno prevedere un adeguamento della sezione geometrica, offrono una sufficiente accessibilità essendo posti ad un interasse di circa 1.500 m. Sulla tratta intermedia in corrispondenza degli attuali due passaggi a livello possono essere realizzati sottopassi pedonali e per veicoli a due ruote, di cui uno, in v.Trieste, di fatto già esistente in quanto comunque idoneo per questi tipi di traffico selezionato, l'altro sottopasso dovrebbe essere realizzato in v.Neruda. Per facilitare l'interscambio treno-auto è da prevedere anche un prolungamento ed adeguamento del sottopasso pedonale presso la stazione fino al parcheggio di via 26 Luglio.*

Gli interventi suggeriti dallo studio commissionato da questa Amministrazione sono stato quasi tutti realizzati. Si possono evidenziare i seguenti interventi strutturali:

- la ripresa ed il proseguimento dei lavori appaltati dall'Anas per la realizzazione della Circonvallazione dell'intero capoluogo di Certaldo;
- la realizzazione della rotatoria in Via Toscana;
- la realizzazione della Via Falcone e Borsellino;
- la realizzazione della rotatoria di Via del Molino;
- i lavori in completamento della viabilità tra la rotatoria di Via del Molino e Via Don Minzoni;
- la realizzazione del sottoattraversamento della ferrovia in Via Caduti sul Lavoro;
- l'adeguamento funzionale del sottopassaggio pedonale della Stazione ferroviaria;
- i lavori in corso per la realizzazione del sottopassaggio pedonale in Via P. Neruda;

## **PUT. 1.2      Proposte sulla sosta, riqualificazione degli spazi e rete pedonale**

La medesima relazione riportava sulla circolazione veicolare e la sosta quanto sotto sinteticamente riportato:

*L'attuale organizzazione del traffico veicolare e della sosta consente un soddisfacente livello di accessibilità ai diversi comparti urbani, anche se in alcune zone dove si polarizza maggiormente la domanda di spostamento si determinano frequenti fenomeni di saturazione ed in alcuni casi di congestionamento. Le indagini svolte hanno permesso di evidenziare una situazione piuttosto articolata tra le diverse zone urbane. In particolare tramite una dettagliata indagine sulla sosta è stato possibile analizzare gli effetti statici e dinamici di questa importante componente della mobilità urbana, che assume anche la valenza di un indicatore estremamente significativo per valutare i livelli di attrazione/generazione delle diverse aree e/o poli.*

*Dall'analisi della sosta è emerso un soddisfacente livello di accessibilità ed offerta per le zone urbane più esterne mentre nell'area centrale si presentano i maggiori punti di crisi.*

*Volendo migliorare il livello di accessibilità al centro e soprattutto valorizzare ulteriormente l'ambiente urbano in termini di vivibilità e fruibilità le linee guida di intervento devono perseguire due obiettivi prioritari:*

- *un'adeguata regolamentazione dell'accessibilità con il mezzo privato;*

- una maggiore riqualificazione degli spazi.

Rispetto al primo obiettivo una scelta strategica consiste in una regolamentazione estesa della sosta, che dovrà garantire una maggiore disponibilità di sosta nelle zone che presentano più elevati livelli di attrazione, tramite una maggiore rotazione della domanda (sosta breve) e disincentivando la sosta medio-lunga. Quest'ultimo segmento di domanda potrà più opportunamente essere indirizzato verso le zone più decentrate che offrono, come confermano i dati rilevati, una significativa disponibilità di offerta. Per l'utente che deve sostare per più ore è del resto sostenibile anche un breve spostamento a piedi di qualche minuto (3÷5 minuti) per raggiungere il luogo di destinazione, mentre lo stesso spostamento a piedi è certamente più penalizzante per coloro che devono sostare al massimo 1÷2 ore.

Il secondo obiettivo consiste prevalentemente nell'incrementare gli spazi pedonali della città, in questo senso a Certaldo sono stati già effettuati diversi ed importanti interventi. Tale scelta strategica è determinante per garantire una qualità urbana che altrimenti rischia di essere fortemente penalizzata e condizionata dal sistema della mobilità.

Occorre estendere nella città i luoghi e le reti pedonali per incentivare questo sistema modale di spostamento a basso impatto ambientale e rendere compatibile rispetto ai limiti fisico-geometrici degli spazi disponibili la quantità di domanda attratta e la tipologia del mezzo di trasporto utilizzato.

Una regolamentazione adeguata del sistema della mobilità potrà quindi permettere di soddisfare ad una maggiore domanda senza penalizzare la qualità urbana ed incentivare più in generale la capacità attrattiva del capoluogo.

## 2.2 Proposte di interventi

### 2.2.1 La regolamentazione della sosta

Sulla base delle analisi svolte, al fine di assicurare una equilibrata regolamentazione della sosta nell'intera area centrale, è opportuno procedere ad una estensione delle zone di sosta a pagamento.

### 2.2.2 La riqualificazione degli spazi

Un primo importante intervento riguarda la completa pedonalizzazione di p.za Boccaccio, dai dati della sosta emerge infatti una disponibilità di spazi anche nelle fasce di punta che può consentire questo provvedimento senza penalizzazioni significative del livello di accessibilità. Un piano di recupero della Piazza valorizzerebbe il centro, rafforzando l'unitarietà tra Certaldo alta e l'asse pedonale di v.2 Giugno-Stazione.

Un altro intervento di riqualificazione dovrebbe essere realizzato intorno alla Stazione con il recupero delle aree dello scalo merci. Più in generale si tratta di migliorare la funzionalità di questo nodo strategico di interscambio modale prevedendo un'adeguata zona di fermata per i bus urbani ed extraurbani e potenziando la capacità di sosta anche tramite l'ampliamento del parcheggio di v.24 Luglio.

La realizzazione di ulteriori interventi di riordino è subordinata all'ampliamento della capacità di sosta. È infatti abbastanza intuitivo come la possibilità di sottrarre maggiori spazi alla circolazione e sosta dei veicoli è strettamente correlata alla realizzazione di nuovi spazi alternativi che in modo più razionale possano garantire comunque un più elevato livello di accessibilità e quindi incentivare la mobilità attratta. Volendo perseguire tale strategia, l'area a sud del torrente Agliena posta tra v.Matteotti e l'asse ferroviario costituisce una valida opzione e consente la realizzazione di un ampio parcheggio che potrebbe oltremodo essere utilizzabile anche per i bus turistici.

I principali parcheggi dovrebbero in definitiva assumere una funzione di veri e propri nodi di interscambio modale (auto-a piedi) ed essere quindi opportunamente segnalati per indirizzare gli arrivi, ogni parcheggio dovrebbe inoltre disporre di un minimo sistema informativo, anche una semplice mappa della città, che permetta di leggere la dislocazione dei punti principali di attrazione della domanda e renda quindi facilmente identificabili i percorsi pedonali più rapidi per raggiungerli.

*Successivamente all'ampliamento della capacità di sosta è possibile procedere ad interventi "a rete" di entità minore rispetto ai precedenti ma che comunque avranno la funzione di valorizzare la città non in modo localizzato o a macchia, ma in modo continuo e coerente, partendo dalla periferia urbana fino al centro. L'arredo urbano, la definizione puntuale dei percorsi in relazione alle componenti modali ammesse (pedoni, auto, sosta, ecc.), il recupero delle piazze come isole pedonali, sono elementi da comporre e mettere a sistema attraverso piani di dettaglio per ogni zona urbana.*

*Specifici interventi sono da prevedere per la sosta delle "due ruote" che tendenzialmente costituiscono un elemento di disordine ed intralcio per la circolazione veicolare e pedonale.*

*A completamento degli interventi precedentemente descritti possono essere attuati ulteriori provvedimenti tesi a selezionare e regolamentare anche la circolazione veicolare ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico ed atmosferico. Per determinate viabilità urbane possono infatti essere previste "zone a traffico limitato" con accesso consentito ai soli residenti e/o*

*autorizzati, questo tipo di intervento potrebbe ad esempio essere applicato su v.Cavour date le sue particolari caratteristiche geometriche ed esigenze di sosta allo scopo di ridurre anche gli attraversamenti veicolari dell'asse pedonale di v.2 Giugno. Altri interventi di regolamentazione della geometria di circolazione dovrebbero essere attuati in diverse zone urbane che presentano evidenti criticità come ad esempio nelle zone urbane adiacenti a via Rossini, via Masaccio e via Cimabue.*

### **2.2.3 La rete pedonale**

*Unitamente ad una riqualificazione degli spazi e ad un ampliamento delle aree pedonali è necessario assicurare la massima funzionalità dei percorsi riservati ai pedoni. Un incremento di questa modalità di trasporto è una condizione necessaria per ricercare coerentemente un contenimento e/o riduzione del traffico veicolare soprattutto in questi centri urbani di piccole medie dimensioni come Certaldo, dove la lunghezza media degli spostamenti prevalenti è comunque contenuta. Ogni spostamento del resto anche se effettuato con un veicolo privato o pubblico, ha comunque bisogno per il suo completamento in origine e/o destinazione di una tratta percorsa a piedi, pertanto questa modalità costituisce una componente essenziale e costante di ogni viaggio. La rete dei percorsi pedonali rappresenta quindi il completamento della rete infrastrutturale (strade e parcheggi) che deve consentire in modo agevole e protetto lo svolgimento intero o parziale di ogni spostamento in ambito urbano.*

Per una valutazione più approfondita è stato svolto un rilevamento puntuale sulle caratteristiche della rete viaria e pedonale nell'area del Centro Urbano dove questa rete assume una particolare rilevanza strategica per assicurare un migliore livello di accessibilità ai principali poli attrattori/generatori di domanda. Complessivamente è stato rilevato un soddisfacente livello di servizio della rete anche se in alcune particolari situazioni presenta delle evidenti carenze e discontinuità dei percorsi a causa delle ridotte larghezze delle carreggiate stradali disponibili.

**La specifica tavola n... , allegata alla presente, .....illustra** la rete esaminata ed il relativo livello di qualità assegnato per ogni tratto di strada. Sono stati definiti schematicamente due livelli:

- Buoni. Quei tratti con marciapiedi di larghezza uguale o superiore a 1,5 m. ed hanno generalmente rampe di accesso per persone diversamente dotate e sono colorati di Blu.
- Insufficienti. Quei tratti di strade con marciapiedi di larghezza inferiore a 1,5 m. e/o del tutto privi di marciapiede e sono colorati di rosso.

Gli interventi da attuare per migliorare l'attuale livello di servizio della rete riguardano prevalentemente l'asse di scorrimento di Via. F. Cavallotti-Borgo Garibaldi-Via Roma dove peraltro gli attuali livelli di traffico ed il transito di mezzi pesanti hanno reso abbastanza difficili interventi di restringimento della corsia di scorrimento.

Tali interventi sono quindi non più da rinviare perché il completamento della viabilità di circonvallazione del capoluogo da parte dell'Anas e quella in avanzata fase di realizzazione da parte dell'Amministrazione Comunale (Via Falcone e Borsellino, la nuova strada tra la rotatoria di Via

del Molino e Viale Fabiani, che consentiranno di abbattere notevolmente i flussi di traffico di attraversamento rendendo sostenibile non solo la realizzazione dei percorsi pedonali ai lati della carreggiata stradale, ma anche eventualmente delle piste ciclabili ed a completamento della nuova S.R. 429 la completa pedonalizzazione per alcune tratti di strada come, in particolare il tratto in adiacenza a Piazza Boccaccio ed un tratto di Via F. Cavallotti-Borgo Garibaldi.

Un ulteriore importante intervento sarà rappresentato dalla realizzazione di un parcheggio di superficie nella zona del Borro dell'Uccellino che permetterà di assorbire la sosta dei residenti e della domanda attualmente soddisfatta dal parcheggio di Piazza Boccaccio.

L'eliminazione del traffico di attraversamento e la realizzazione di nuovi parcheggi consentirà più complessivamente di rivisitare l'intera geometria di circolazione urbana consentendo diverse soluzioni utili per riqualificare assi viari attualmente fortemente penalizzati dal carico di traffico e sosta.

Altri interventi di dettaglio e completamento della rete pedonale riguardano l'allargamento delle sezioni più ridotte, la realizzazione di ulteriori rampe di accesso in prossimità delle intersezioni ed in alcuni punti intermedi, la segnaletica orizzontale per assicurare la precedenza del percorso pedonale negli attraversamenti, che in alcuni casi limitati, in presenza di percorsi principali, può essere affiancata da un impianto semaforico.

La rete pedonale dovrà in conclusione essere definita, visibile e connessa analogamente alla rete delle corsie veicolari per garantire in modo esteso e capillare l'accessibilità a tutto il tessuto urbano, ed essere quindi utilizzabile non solo per il momento di arrivo/partenza da un determinato luogo ma anche come alternativa modale ad altri veicoli di trasporto per svolgere spostamenti urbani di lunghezza contenuta.

### **PUT. 1.3 Trasporto pubblico locale TPL**

La relazione della Tages faceva infine una lunga analisi del trasporto pubblico nella Valdelsa e si soffermava poi in particolare su due importanti servizi, come sotto riportato sinteticamente:

*....."Il sistema dei servizi e delle infrastrutture di trasporto del Comune di Certaldo si è recentemente arricchito di due importanti elementi di novità:*

*a) l'attivazione del nuovo servizio di trasporto pubblico in ambito comunale (dal giugno '99);*

*b) l'entrata in esercizio della nuova funicolare di collegamento tra la parte bassa e la parte alta della città (dal luglio '99).*

*L'intervento di cui al p.to a) configura l'avvio di una fase sperimentale di impiego del nuovo bus di linea, acquistato dall'Amm.ne Com.le con il contributo della Regione, su due servizi urbani effettuati alternativamente nei giorni di mercato (mercoledì) e nei giorni di apertura al pubblico del Cimitero, nonché su un percorso extraurbano che raggiunge la frazione di Fiano nel giorno feriale e sul quale è prevista, nel periodo invernale, l'integrazione con il trasporto scolastico della scuola dell'obbligo.*

*L'attivazione di tale servizio assume il significato di una prima attuazione del citato progetto di area relativamente al livello di intervento comunale, da verificare progressivamente sulla base del monitoraggio dei risultati ottenuti in termini di efficacia (utenti trasportati) nonché da affinare in prospettiva sotto il profilo delle finalità e degli assetti gestionali in un quadro di integrazione di tutte le componenti di offerta attivabili sulla base di quanto previsto dalla normativa di riforma.*

*La scelta di un impianto meccanico di risalita per collegare Certaldo con la città bassa è indubbiamente una soluzione che consente di rispondere alle diverse esigenze della domanda con un sistema di trasporto di elevate prestazioni in termini di efficacia e tutela ambientale. Il valore aggiunto che il nuovo impianto rappresenta per il sistema della mobilità urbana deve però trovare necessariamente nell'ambito questo stesso sistema criteri e forme di gestione che lo rendano economicamente sostenibile rispetto alla capacità di spesa complessiva dell'Amm.ne Com.le.*

*La funicolare, che è parte integrante del patrimonio comunale, analogamente ad altre opere pubbliche (scuole, strade, ecc.), costituisce un'infrastruttura di servizio per il territorio che ha richiesto consistenti investimenti per la realizzazione e che richiederà ancora risorse per il suo corretto e funzionale mantenimento in esercizio.*

Dopo questa relazione il Comune di Certaldo si è dotato di un Piano di Trasporto Pubblico che viene trattato in specifico successivamente e che gode di una circolare urbana quasi continua nelle ore di uso del Bus e di un servizio dato dalla Funicolare al Centro Storico che ha portato certamente grandi benefici all'intera collettività.