



# COMUNE DI CERTALDO

Provincia di Firenze

\*\*\*\*\*

Ufficio Staff –  
Settore Viabilità

## PIANO DEL TRAFFICO DI CERTALDO

### PUT 7. Le Zone 30

ZONA RESIDENZIALE  
ZONA A VELOCITÀ LIMITATA  
ISOLA A MOBILITÀ CONTROLLATA  
ISOLA AMBIENTALE

La creazione delle “Zone 30”, zone a Traffico Limitato sono uno degli obiettivi del Piano del Traffico perché determinano misure, iniziative ed interventi per ridurre la mobilità automobilistica dentro il centro urbano e favoriscono la sosta dei residenti, riducono la velocità ammessa e quindi facilitano il transito pedonale e ciclabile, migliorando così la qualità della mobilità e dell'ambiente nelle zone fortemente residenziali.

Il progetto di una divisione in zone a Traffico Limitato 30 del Capoluogo di Certaldo, è da considerarsi una priorità, che in parte si dovrebbe concretizzarsi contemporaneamente alla creazione di itinerari ciclo-pedonali e tali zone rivestiranno un'importanza fondamentale, alla luce delle nuove infrastrutture viarie realizzate, in corso di realizzazione ed a quelle in progetto, perché determineranno anche un notevole spostamento del traffico e rappresenteranno un ottimo strumento attraverso cui riqualificare aree urbane pregiate che sono dentro il centro urbano, dove è più alta la densità abitativa ed ormai i cittadini non si sentono più sicuri.

Non passa giorno che non arrivino notizie di tragici eventi sulle strade italiane, sia tra mezzi in movimento che di investimento dei pedoni, pur sulle strisce pedonali. Se guardiamo le rilevazioni degli incidenti stradali nelle strade comunali, notiamo un notevole numero di questi avvenuti proprio in strade che dovrebbero avere solo carattere residenziale.

Nei quartieri residenziali la strada dovrebbe essere di tutti. Chi viene o chi abita in un quartiere deve poter uscire di casa e passeggiare, che sia un bambino od un anziano. Ovviamente chi ci abita e lavora deve anche poter parcheggiare la propria auto. Ma anche i parcheggi non devono creare pericolo per chi attraversa la strada. Il pericolo nasce principalmente dalla velocità dei veicoli: se le macchine vanno piano nessuno ha paura ad attraversare la strada. Di conseguenza,



solo se chi guida è costretto a moderare la velocità, tutti si sentiranno più sicuri. E questo è un vantaggio proprio per tutti, anche per l'automobilista che, quando scende dall'auto, diventa pedone pure lui.

Una nuova organizzazione del traffico e della sosta nel Capoluogo inoltre consentirà un aumento dei posti disponibili per la sosta, un traffico, a velocità ridotta, più regolare e quindi una riduzione di emissione di sostanze inquinanti con rilevanti ricadute igieniche e sociali e riduzione dell'inquinamento acustico. A questo dovremo aggiungere ancora lo sforzo di tutti perché si sviluppino un maggior uso della circolazione urbana.

I problemi di conflittualità fra la mobilità lenta (ciclabile e pedonale) e quella veloce (auto, moto, mezzi pesanti), si rendono più acuti in una rete stradale non gerarchizzata e obbligano al ricorso dell'autovettura, anche per spostamenti brevi.

L'idea della creazione di diverse aree a Zona a Traffico Limitato 30 è concepita per una loro autonomia funzionale, introduce un nuovo limite di velocità, che passerà dagli attuali 50 Km/h ai 30 Km/h, con interventi di riqualificazione stradale per creare isole ambientali vere e proprie. L'idea per divenire progetto e poi realizzazione necessita di una lunga strada, ma la lunga strada se non si comincia mai, non si può sperare di percorrerla. Rilievi, misurazioni, studi, elaborati grafici, incontri con la cittadinanza e disponibilità economiche.

La minore velocità delle auto permette una migliore convivenza tra auto, biciclette e pedoni ma, per ottenere una vera riduzione non basterà istituire un limite; per questo la Zona 30 dovrà prevedere una riduzione dello spazio di circolazione automobilistica con conseguente eliminazione di possibili soste in doppia fila ed un aumento dello spazio dedicato alla mobilità pedonale ed alle piste ciclabili, creando cioè le **isole a mobilità controllata**.

L'ingresso alla Zona 30 sarà consentito attraverso delle porte di accesso, porte che saranno segnalate con tutti i cartelli necessari e, ove possibile e necessari, con attraversamenti pedonali rialzati al livello del marciapiede-**attraversamenti pedonali protetti**-che obblighino quasi l'arresto dei veicoli e diano la sensazione ai conducenti di invadere l'area dedicata anche ad altri. I pedoni potranno attraversare la strada senza la necessità di scendere dal marciapiede, avvertendo che anche l'attraversamento pedonale è un loro diritto.

Tutte le zone saranno quindi caratterizzate dall'utilizzo di cartelli segnaletici per Zona a traffico limitato 30 in entrata ed uscita; inoltre, ogni porta dovrebbe/potrebbe avere un elemento luminoso con funzione di punto luce direttamente indirizzato sull'attraversamento pedonale rialzato alla quota del marciapiede. Le porte di accesso potrebbero avere un ulteriore elemento di riconoscimento con il posizionamento di un totem con le informazioni riguardanti la Zona a Traffico Limitato, che potrebbe essere concordato anche con il piano della segnaletica.

La strategia delle "Zone 30" ha, come area di riferimento, l'ambito residenziale urbano. Lo spazio residenziale è costituito dalle abitazioni e dalle attività di servizio di cui la popolazione ha

bisogno pressoché quotidianamente. Una razionale organizzazione di questo spazio della vita quotidiana degli individui e delle famiglie esige che abitazioni e servizi di base siano connessi da una buona accessibilità pedonale. La sua viabilità interna non deve essere interessata da traffico di attraversamento, ma solamente da traffico di accesso alle abitazioni e ai servizi di base: è questa una delle condizioni irrinunciabili per assicurare un accettabile livello di qualità ambientale dello spazio residenziale. Il rispetto di questa condizione - tenere al di fuori dell'unità di quartiere il traffico di attraversamento - gioca un ruolo determinante nella definizione di una conseguente e coerente gerarchia funzionale della viabilità.

Per soddisfare questi requisiti non è necessario che il Capoluogo sia rigidamente distinto in unità di quartiere. La relazione “casa - servizi di base” può avere una struttura verso il “Centro” ma dotata comunque di buona e sicura accessibilità pedonale e ciclabile.

L “ambito residenziale” riveste quindi grande importanza, in quanto costituisce l'area di riferimento per la creazione delle “zona 30”.

#### **PUT 7.1.1 Normative sulle Zone 30**

La normativa oggi in vigore in Italia consenta di identificare e normare gli ambiti residenziali, così come sono stati definiti dal Codice della Strada, D.Lgs., n.285/1992, e dalla successiva legge 214/2003, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada”, che aggiunge un nuovo tipo di strada: l'**Itinerario Ciclopedonale**, definito come «strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada». E così potrebbero essere definite tutte, o quasi tutte, le strade entro le Zone 30.

Vi sono poi due definizioni che, se opportunamente combinate, possono soddisfare il Progetto “Comune di Certaldo-Zona 30” e sono: quella di “isola ambientale” e quella di “zona residenziale”.

La prima è stata introdotta dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (1995), secondo le quali le «isole ambientali, sono composte esclusivamente da strade locali (“isole”, in quanto interne alla maglia di viabilità principale; “ambientali” in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani).

Dunque, le “isole ambientali” presenterebbero i requisiti previsti per gli ambiti residenziali di “zona 30”, anche se nelle citate direttive non si fa esplicito riferimento alle “zone 30” o alla sistematica adozione delle misure di moderazione del traffico.

La “zona residenziale” è stata introdotta dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, il quale indica, tra i segnali utili per la guida, quello di “zona residenziale”, così definito: «il segnale ZONA RESIDENZIALE indica l'inizio di una strada o zona a carattere abitativo e residenziale, nella quale vigono particolari cautele di comportamento. Può

essere installato all'inizio ed alla fine della strada o zona residenziale. Dal momento che la normativa non specifica quali possano essere le “particolari cautele di comportamento” da adottare nella zona residenziale, essa si presta ad essere interpretata in modi molto diversi da parte delle amministrazioni comunali, tra cui anche quello di “zona 30”.

Come si vede, a differenza delle isole ambientali, per la zona residenziale non viene specificato il criterio di delimitazione, per cui se si interpreta l'isola ambientale come zona residenziale, si può ottenere un ambito residenziale identificabile come area di piano della “zona 30”. A questo esito si potrebbe pervenire – forse ancor più opportunamente – abbinando la nozione di isola ambientale con quella di “zona a velocità limitata” prevista dalla revisione del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada operata dal d.p.r. n. 610/1996, la quale ha, appunto, introdotto il segnale di “zona a velocità limitata”, con l'intento di utilizzarlo per segnalare l'ingresso nelle “zone 30”: «il segnale ZONA A VELOCITÀ LIMITATA indica l'inizio di un'area nella quale non è consentito superare la velocità indicata nel cartello» (art. 135, comma 14, così modificato dall'art. 84 del d.p.r. 16 settembre 1996, n. 610).

#### **PUT 7.1.2 Criteri Progettuali**

Riprogettare intersezioni e spazio stradale può migliorare il traffico e l'ambiente, rendendo più vivibile la città.

La percezione della via come un asse a pericolosità diffusa incide fortemente sullo stile di vita delle persone, condizionando soprattutto gli spostamenti casa-scuola e la libertà di movimento di anziani e persone diversamente abili, con una forte dipendenza dall'auto, una riduzione della “abitabilità” e della socialità lungo le strade.

Uno degli obiettivi degli interventi di moderazione del traffico, di conseguenza, è quello di recuperare la possibilità di muoversi con sicurezza a piedi e in bicicletta nel quartiere, garantendo la circolazione ai veicoli a bassa velocità all'interno del quartiere.

Non ultimo, obiettivo degli interventi è la riqualificazione urbana delle poche piazze esistenti, strade e percorsi principali del quartiere, migliorando la percezione dello spazio pubblico lungo le strade ed il senso di appartenenza dei cittadini al proprio quartiere.

Gli interventi di moderazione del traffico nelle Zone 30 devono prevedere la realizzazione di minirotatorie e di diverse piattaforme sormontabili alle intersezioni principali, percorsi pedonali continui lungo le strade riqualificate con abbattimento delle barriere architettoniche, adozione di marciapiedi bassi, pavimentazioni in massello su cordoli in granito. In particolare, si dovrebbero realizzare ampi percorsi pedonali e ciclabile, meglio se alberati come già fatto tanti anni fa in Via 4 Novembre, in corrispondenza delle scuole, adottando sensi unici contrapposti per scoraggiare il traffico di attraversamento e moderarne le velocità. Inoltre, sarebbe opportuno individuare le porte di ingresso nella Zona 30 con segnaletica, cambio di pavimentazione, attraversamenti pedonali

rialzati ed adeguatamente illuminati. Potrebbe essere interessante, nei tratti di strada tra gli incroci riqualificati, porre in essere il restringimento ottico della carreggiata a 4,50 m, con segnaletica di margine ed eliminazione della linea di mezzzeria. Tale intervento, piuttosto semplice, migliora infatti le condizioni di sicurezza dei ciclisti che circolano sulla carreggiata: con una sezione stradale ridotta si costringono i veicoli verso il centro della carreggiata, liberandone i bordi per il transito di pedoni e ciclisti.

Nell'ambito degli interventi saranno adottati i seguenti criteri progettuali.

**Piattaforme rialzate.** Adozione di piattaforme rialzate agli incroci, in masselli di calcestruzzo con differenziazione cromatica dei materiali della pavimentazione stradale come strumento di allerta del guidatore e rallentamento dei veicoli. La piattaforma rispetta gli standard nazionali previsti dal CdS per i dossi costruiti in opera, ma adotta anche gli standard europei delle piattaforme estese a tutto l'incrocio ( $H = \max 7 \text{ cm}$ ,  $L = \min 10 \text{ m} - \max 30 \text{ m}$ ). Le rampe segnalate con bande giallo-nere hanno pendenza idonea a garantire il limite di 30 km/h (tra 5 e 10 %).

**Minirotatorie su piattaforma.** Adozione di minirotatorie sormontabili associate a piattaforme, che riducono fortemente le velocità, consentono le manovre anche dei veicoli ingombranti, anche in condizioni di scarsità di spazio disponibile e limiti di visibilità all'incrocio.

**Segnaletica durevole.** Sostituzione alle intersezioni di tutta la segnaletica orizzontale dipinta con segnaletica fisica, in granito o in massello speciale "bianco segnale".

**Segnaletica ipovedenti.** Inserimento di fasce di avvertimento per ipovedenti, con segnaletica tattile e cromatica, lungo gli attraversamenti pedonali e alla fine dei percorsi sicuri.

**Cordoli sormontabili.** Adozione sulle minirotatorie di isole spartitraffico con cordoli sormontabili "a scarpa" in granito o alla francese. Tali cordoli non presentano spigoli vivi e ostacoli verticali, ma risultano molto efficaci nel canalizzare il traffico e nell'impedire velocità eccessive e "taglio della rotatoria". Le isole pedonali dovranno essere sempre aperte per consentire l'attraversamento pedonale a raso in due fasi.

**Illuminazione più bassa dei normali pali da illuminazione stradale,** su passaggi pedonali, rotatorie e piattaforme, consentono di percepire bene anche di notte il dislivello tra carreggiata e piattaforma. Le luci danno un carattere urbano "da piazza" alle intersezioni, condizionando ulteriormente il comportamento prudente dei guidatori.

**Alberi.** Piantumazione di nuovi alberi lungo le strade: in pozze inserite nel marciapiede protette da base in ghisa pedonabile; inseriti nelle fasce di parcheggio in linea con pavimentazione

drenante; in filari nelle aree residuali lungo altre strade.

Masselli fotocatalitici. Per le pavimentazioni sarebbero preferibili masselli fotocatalitici Magnetti Renova, già usati in altri ambienti urbani, che consentono l'abbattimento degli inquinanti prodotti dal traffico veicolare.

Negli interventi di riqualificazione delle pavimentazioni, fatti con l'impiego di masselli di nuovo tipo (Magnetti Renova) con cemento speciale al biossido di titanio dotato di proprietà fotocatalitiche, l'azione dei raggi della luce solare, produce un importante abbattimento dei principali inquinanti sospesi nell'aria derivanti dalle attività umane (traffico, riscaldamento, industrie). Gli inquinanti vengono infatti condensati sulle superfici dei masselli e dilavati con la pioggia, senza fissarsi sulle superfici stesse delle pavimentazioni (brevetto Italcementi).

Essendo il prodotto del tutto nuovo, ne è stata verificata, in un comune vicino a Milano, l'efficacia ambientale testando la qualità dell'aria e le condizioni ambientali, con e senza intervento di moderazione del traffico, e confrontando successivamente i dati con i risultati delle analisi di traffico. Sono stati quindi misurati, per un periodo di una settimana circa, i livelli di alcuni inquinanti (CO, NO<sub>2</sub>) e le caratteristiche ambientali in diversi siti (livelli medi di rumore, temperatura dell'aria, umidità relativa).

Le analisi di traffico e ambientali per verificare gli effetti indotti dalle sistemazioni realizzate, a loro volta, hanno evidenziato l'eliminazione delle lunghe code che si formavano in precedenza, soprattutto durante le ore di punta del mattino e della sera con i motori accesi e i veicoli fermi di fronte alle case. A differenza dei semafori, gli interventi realizzati permettono inoltre di regolare meglio e in modo permanente le velocità eccessive dei veicoli, nelle altre ore del giorno.

Il traffico è diventato "lento ma fluido" durante tutto l'arco della giornata, ha riportato le velocità di transito all'interno del limite programmato di 30 km/h (Zona 30), con conseguente migliore attenzione degli automobilisti e disponibilità a dare precedenza a pedoni e utenti deboli. Miglioramenti ambientali, infine, si sono avuti sia per la qualità dell'aria sia per i livelli medi di rumore. Il livello medio del monossido di carbonio (CO) registrato sull'area trattata si è ridotto a metà rispetto a quello dell'area non trattata, mentre i livelli di picco sono più bassi del 43% (livelli max di CO = 0,8 - 1,4 mg/m<sup>3</sup>). Il livello medio del biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) si è presentato analogo nelle due postazioni a causa della particolare configurazione dell'area non trattata che genera una forte dispersione notturna (effetto canyon). Tuttavia i livelli di concentrazione diurni di NO<sub>2</sub> nell'area trattata sono sempre più bassi di quelli corrispondenti dell'area non trattata e i livelli di picco sono inferiori del 31 % (livelli max NO<sub>2</sub> = 311 - 450 mg/m<sup>3</sup>). I livelli del rumore registrati nella zona trattata sono più bassi di 3-4 dB rispetto a quelli registrati nella zona non trattata (67-72 dB misurati su strada).

**PUT 7.2 Dati ricavati da esperienze europee sulle Zone 30.**

### PUT 7.3 Le Zone 30 a Certaldo

Vi sono poi altri tipi di zona, che possono essere fatte rientrare in una accezione ampia di aree a traffico moderato, come la ZTL creata in Certaldo Alto.

Comunque visto che ci si può muovere nella normativa vigente, pur non proprio specifica, è Stato possibile per il Comune di Certaldo adottare la strategia delle “zone 30” sul proprio territorio. Infatti un primo intervento è in corso di realizzazione ed ha seguito il percorso sopra indicato e stando i primi riscontri positivi. La zona ove istituita la prima zona 30 è quella denominata dei “pittori”, quella cioè compresa tra Via Cimabue, Via Raffaello Sanzio, Via Romana e Via Fiorentina e contrassegnata con il n. 2 nell’apposita cartografia.

Il Piano del Traffico ha suddiviso in zone 30 l’area del capoluogo ove fare successivamente gli opportuni progetti specifici con i rilievi della posizione dei passi carrabili, delle necessità di parcheggio, dei sensi di marcia, ecc, ecc, per poi progettare una soluzione di Zona 30.

Quale esempio di Zona 30, in corso di realizzazione, possiamo qui trascrivere quella delle vie dei Pittori e compresa tra Via Fiorentina, Via Romana e Via Cimabue, ove in certe ore anche il Bus del Train aveva difficoltà a transitare, per le modeste larghezze delle strade, i sensi doppi di marcia ed i parcheggi sui marciapiedi. Abbiamo ottenuto dei buoni risultati come risulta dalle tabelle sotto riportate e che riportiamo ad esempio. La prima tabella mostra nelle varie strade il numero delle auto in sosta contate di notte (circa 180, molte delle quali vanno ad occupare i marciapiedi), il numero dei parcheggi regolamentari senza la Zona 30 (circa 160) ed i parcheggi che si creeranno con l’istituzioni di alcuni sensi unici di circolazione.(circa 200)

	Auto in sosta rilevate di notte messe in parte sui marciapiedi	Parcheggi attuali regolamentari	Parcheggi in Progetto Con la zona 30
via Ugo D'Andrea	10	0	0
via Tintoretto	10	0	5
via Buonarroti 1°tratto	6	0	2
via Buonarroti 2°tratto	9	0	12
via Buonarroti 3°tratto	9	10	10
via Masaccio 1°tratto	0	0	3
via Masaccio 2°tratto	6	0	13
via Masaccio 3°tratto	6	11	11
via Pier della Francesca	7	0	9
via Fratini	15	8	13
via Raffaello Sanzio	39	35	22
via Benozzo Gozzoli	34	68	68
via Giotto	19	19	19
via Cimabue	8	5	13
	178	156	200

La Zona 30 ha permesso anche la realizzazione di una corsia preferenziale per il Bus in Via Raffaello Sanzio, più volte richiesta dalla società Train in quanto aveva grosse difficoltà ad entrare in Via Fratini perché stretta, purtroppo mal parcheggiata ed a doppio senso di circolazione.

Le indicazioni per i sensi di marcia sono quelle scaturite da più soluzioni presentate ai cittadini, discusse e concordate con la Polizia Municipale.

Inoltre dovremmo pensare anche ad allargare i marciapiedi, che così come sono, nessuno raggiunge né le dimensioni minime previste per legge, né sono in condizioni di soddisfare le esigenze dei pedoni.

Sotto sono riportate le Zone 30 con l'indicazione di come abbiamo pensato di dividere il la parte centrale del Capoluogo, così come riportato anche nell'allegata planimetria.

- ZONA n°1    Z.T.L. Certaldo Alto, compresa tra Via del Castello, Via Romana, Via delle Mura
- ZONA n°2    compresa tra Via Cimabue, Via Romana, Via Fiorentina, Via Gozzoli, Via Modigliani.
- ZONA n°3    compresa tra Via del Molino, la ferrovia, lo stadio ed il fiume Elsa.
- ZONA n°4    compresa tra il torrente Agliena, Via Marco Polo, Via Galvani, Via della Lama e la ferrovia.
- ZONA n°5    compresa tra Via Neruda, la ferrovia, Via Fonda, Via Puccini e Viale Matteotti.
- ZONA n°6    compresa tra Via De Amicis, Viale Matteotti, Via Fonda e Via Cavallotti.
- ZONA n°7    compresa tra Via XX Settembre, Viale Matteotti, Via De Amicis e Borgo Garibaldi.
- ZONA n°8    compresa tra il torrente Agliena, Viale Matteotti, Via XX Settembre e Via Roma.
- ZONA n°9    compresa tra Via San Michele, Viale Fabiani, il torrente Agliena e Via Romana.

Altre Zone    Saranno prese in considerazione altre zone come quella di Via Agnoletti a forte vocazione residenziale, con successivi progetti specifici, perché la volontà dell'Amministrazione comunale è quella di trasformare tutti i quartieri residenziali in Zone 30. Tali zone saranno caratterizzate nei loro varchi di ingresso ed uscita anche in maniera differente e la scelta progettuale terrà conto delle caratteristiche intrinseche delle strade ove andrà a crearsi.

### PUT 7.3.1 ZONA n°3 - Compresa tra Via del Molino, la ferrovia, lo stadio ed il Fiume Elsa

Un'altra zona ove sarà necessario intervenire prima possibile è quella individuata nella mappa generale con il n° 3 di colore giallo, conosciuta come "zona del campo sportivo o di Via Don Minzoni". Tale zona è compresa tra Via Del Molino, la ferrovia, il campo sportivo e il Fiume Elsa. Anche in questa zona abbiamo rilevato e ci sono state segnalate difficoltà di circolazione nelle vie ancora oggi a doppio senso di marcia ove i veicoli vengono parcheggiati sui due lati della strada.

In certe ore diurne anche il Bus del Train, il camion della nettezza urbana e le stesse auto hanno difficoltà transitare.

La tabella sotto riportata mostra nelle varie strade il numero delle auto che abbiamo rilevato in sosta (300 auto, molte delle quali vanno ad occupare anche la zona limitrofa agli incroci), il numero dei parcheggi attuali regolamentari (circa 140), i parcheggi che si verrebbero a creare con l'istituzione di alcuni sensi unici di circolazione. (circa 310)

Nome via	Auto parcheggiate attualmente (regolari e non)	Parcheggi regolamentari attuali	Soluzione 4
Via D.Minzoni	29	35	73
Via S.Lavagnini	34	0	32
Via Fanciullacci	44	72	100
Via Potente	26	0	14
Via Fontanelli	8	0	0
Via L.Elsa	12	6	6
Via della Costituzione	48	6	25
Via Nencini	3	0	0
Via G.Galli	9	0	9
Via Marsili	34	7	17
Via xxv Aprile	32	0	23
Via M.Montemaggio	21	13	13
Totale	300	139	312

con senso unico verso  
rotatoria D. Minzoni e pista  
ciclabile solo ultimo tratto v.  
Don Minzoni

Con il progetto allegato alla presente si verrebbero a creare quasi tutte strade a senso unico che permetterebbero di regolarizzare gli stalli di sosta in molte vie, inoltre si verrebbe a creare anche una pista ciclabile in via Potente Aligi Balducci con proseguimento in via Don Minzoni fino alla nuova rotatoria per mettere in collegamento il parcheggio di Viale Fabiani con la zona del campo sportivo. Tale pista potrebbe essere realizzata anche con una semplice segnatura sull'asfalto e la posa in opera di un delimitatore di plastica facilmente sormontabile per non restringere troppo la strada.

La soluzione proposta, meglio indicata nell'allegata tavola grafica, sarà compiutamente realizzabile quando avremo la possibilità di installare le indicazioni degli accessi e delle uscite da tale zona con gli appositi cartelli stradali, la posizione dei parcheggi ed i sensi di marcia delle strade, gli attraversamenti pedonali protetti rialzati alla quota dei marciapiedi, l'illuminazione specifica per gli stessi, la posa in opera dei totem agli ingressi.

Inoltre dovremmo pensare anche ad allargare i marciapiedi perchè così come sono solamente alcuni raggiungono le dimensioni minime previste per legge e soddisfano le esigenze dei pedoni.

Nello stato attuale le strade sono in maggioranza a doppio senso di circolazione e con numerose soste non autorizzate sia nelle ore notturne che diurne.

I marciapiedi sono sottodimensionati e i molti passi carrabili presenti (con i relativi scivoli di accesso) riducono ulteriormente la parte pedonale utilizzabile.

Nella soluzione, indicata nell'apposita planimetria, si introducono i sensi unici di marcia in:

- **Via Don Minzoni**, con direzione in ingresso nella zona 30 e fino a Via Potente Aligi Balducci. Ciò permetterebbe; (viste le dimensioni della carreggiata) di aumentare gli stalli di sosta sul lato destro della stessa via.
- **Via XXV Aprile, Via Marsili, Via Della Costituzione, Via Potente Aligi Calducci**, che sono vie parallele tra loro, facenti parte del nucleo della zona 30 ed avranno un senso unico di marcia con direzione alternata del flusso veicolare, così da garantire un discreto numero di parcheggi senza ostacolare la corretta circolazione. Delle vie sopra citate, i tratti senza uscita (sia dal lato fiume Elsa che dal lato del torrente Agliena, resteranno invariate con doppio senso di circolazione. Con l'istituzione dei sensi unici si verranno a formare degli anelli intorno agli isolati (alcuni in senso orario altri in senso antiorario ) in modo da permettere una migliore fluidità del traffico veicolare.
- **Via Spartaco Lavagnini**, in direzione Via Del Molino, in quanto le dimensioni della carreggiata non permettono la regolarizzazione degli stalli di sosta mantenendo il doppio senso di circolazione.

Una diversa soluzione potrebbe prevedere la costruzione di una pista ciclabile da Via Del Molino fino alla nuova rotatoria sul lato destro di Via Don Minzoni per collegare il sottopasso ferroviario di via Trieste con la zona del campo sportivo.

Questa soluzione ci costringerebbe però a perdere circa 30 stalli di sosta e dobbiamo anche considerare che con l'apertura del tratto di strada dalla rotatoria di Via Del Molino alla rotatoria di Via Don Minzoni la zona interna accoglierà praticamente soltanto il traffico residenziale e quindi la soluzione della pista ciclabile lungo tutta la Via Don Minzoni forse non risulta determinante, in tempi brevi. Sarà poi l'uso che ne verrà fatto delle strade in quella zona che potrà riportare a disconoscere l'ipotesi sopra formulata e quindi a creare una bella pista ciclabile, tanto più che intorno al campo sportivo ci saranno altri molti posti di stallo disponibili.