

Comune di Montepulciano
(Provincia di Siena)



Piano generale del traffico urbano

RAPPORTO FINALE

Volume 1

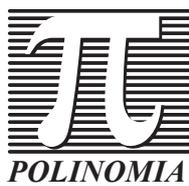
Introduzione – Impostazione metodologica

Sezione I – Temi del Piano

Sezione II – Analisi conoscitiva

Giugno 2006

Versione finale



Polinomia srl
via melzo, 9
20129 MILANO

Comune di Montepulciano
(Provincia di Siena)

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Sindaco

Massimo Della Giovampaola

Assessore all'urbanistica, edilizia privata, centro storico e mobilità urbana

Andrea Rossi

Assessore ai lavori pubblici, infrastrutture, demanio e patrimonio

Mauro Vestri

Assessore all'ambiente, protezione civile e trasporti

Paolo Barcucci

Direttore Generale

dott. Domenico Smilari

Dirigente del settore urbanistica

arch. Massimo Bertone

Comandante della Polizia Municipale

dott. Giuseppe Stasi

GRUPPO DI LAVORO

PROGETTISTI: ing.Andrea Debernardi
(responsabile del progetto)

arch.Matteo Dondé
ing.Simone Borghi
arch.Francesca Suigo
sig.Alberto Cometti

Si ringraziano, per la cortese collaborazione prestata, le Amministrazioni ed i Corpi di Polizia Municipale dei Comuni di Chiusi e Sinalunga.

- INDICE -

PRIMO VOLUME

INTRODUZIONE	1
0.1. Scopo e contenuti del documento	2
0.2. Quadro normativo	4
0.3. Metodologia adottata	10
0.4. Sintesi del piano.....	14

Sezione I

TEMI DEL PIANO.....	18
1.1. Aspetti generali	19
1.2. Il centro storico	24
1.3. Le zone moderne del capoluogo	27
1.4. L'ospedale di Nottola	29
1.5. Sant'Albino.....	30
1.6. Abbadia	31
1.7. Gracciano	32
1.8. Montepulciano stazione	33
1.9. Acquaviva	36
1.10. Valiano.....	38
1.11. Le zone extraurbane ed i nuclei minori.....	39

Sezione II

ANALISI CONOSCITIVA.....	40
2.1. Inquadramento territoriale.....	41
2.2. Analisi dell'offerta di trasporto	70
2.3. Analisi dei flussi di traffico.....	94
2.4. Analisi della domanda di trasporto	115
2.5. Analisi dell'incidentalità	134

SECONDO VOLUME

Sezione III

QUADRO DIAGNOSTICO, OBIETTIVI E STRATEGIE.....	145
3.1. Premessa	146
3.2. La rete primaria.....	148
3.3. Il centro storico	156
3.4. Le zone moderne del capoluogo	162
3.5. Sant’Albino	170
3.6. Gli abitati della Val di Chiana	173
3.7. Valiano.....	180
3.8. I percorsi turistici.....	183
3.9. I servizi di trasporto collettivo	187

Sezione IV

INTERVENTI DEL PIANO	191
4.1. Schema generale di intervento	192
4.2. Classificazione funzionale della rete	196
4.3. Organizzazione della circolazione e della sosta	205
4.4. Assetto della mobilità ciclo-pedonale	215
4.5. Rete del trasporto pubblico	223
4.6. Interventi di riassetto delle strade e dei nodi di traffico.....	226
4.7. Attuazione del piano	233

Allegati:

- Regolamento viario
- Tav IV Interventi del piano

INTRODUZIONE

0.1. SCOPO E CONTENUTI DEL DOCUMENTO

0.2. QUADRO NORMATIVO

0.3. METODOLOGIA ADOTTATA

0.4. SINTESI DEL PIANO

0.1. Scopo e contenuti del documento

0.1.1. Estremi dell'incarico

La presente relazione tecnica contiene i risultati dell'incarico di consulenza affidato dall'amministrazione comunale di Montepulciano¹, ed avente per oggetto la redazione dei documenti programmatici seguenti:

- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- studio di fattibilità relativo alla realizzazione di un nuovo svincolo autostradale sull'autostrada A1 Firenze-Roma.

L'incarico è stato sviluppato, come di seguito specificato, anche attraverso fasi di consultazione con la Giunta, con gli Uffici Tecnici Comunali ed anche con i consulenti incaricati della redazione del nuovo piano urbanistico del Comune.

0.1.2. Oggetto dello studio

Lo studio è stato redatto facendo esplicito riferimento alla normativa vigente circa la redazione dei Piani Urbani del Traffico e dei Parcheggi (cfr.par.0.2 – Quadro normativo).

A tale proposito, è opportuno evidenziare che il Comune di Montepulciano, non raggiungendo la soglia dei 30.000 residenti indicata dal Codice della Strada, non è tenuto a dotarsi del Piano Urbano del Traffico.

Va comunque osservato che la normativa vigente identifica, quali elementi essenziali della redazione del Piano Urbano del Traffico come strumento di programmazione di scala comunale (Piano Generale del Traffico Urbano), elementi che, nel caso in esame, rivestono un significato piuttosto limitato. Per contro, esse rimandano la definizione di misure potenzialmente rilevanti ad approfondimenti successivi (denominati Piani Particolareggiati e Piani Esecutivi, da realizzarsi a livello di singoli comparti o relativamente a temi specifici). In questo senso, il semplice riferimento alla fattispecie normativa del Piano Urbano del Traffico, inteso quale strumento generale di programmazione a scala comunale, risulta per alcuni aspetti ridondante, e per altri insufficiente.

Poiché inoltre la definizione delle strategie relative allo schema generale di circolazione ed agli interventi di dettaglio debbono evidentemente presentare una stretta correlazione reciproca, nel quadro dell'incarico conferito dall'Amministrazione Comunale di Montepulciano si è preferito procedere alla redazione di un insieme integrato di strumenti programmatici, che includono:

- i contenuti del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), così come definiti dalla normativa vigente;
- alcuni approfondimenti inerenti al livello della pianificazione di dettaglio, necessari per la definizione di una strategia operativa di governo della mobilità a scala comunale.

Questo modo di procedere consente fra l'altro, in un Comune di taglia demografica relativamente limitata come Montepulciano, di abbreviare il processo di programmazione settoriale, in quanto gli schemi di intervento di dettaglio potranno prestarsi ad un immediato passaggio alla progettazione preliminare e, dunque, all'inserimento nel programma triennale delle opere pubbliche.

La documentazione sin qui descritta consentirà all'Amministrazione Comunale di Montepulciano di sviluppare ed attuare tutti gli interventi principali, necessari ad un corretto governo del sistema locale della mobilità, in rapporto agli obiettivi programmatici prefissati. Essa assumerà il valore di

¹ Det.dir.n.951 del 24 agosto 2004.

Piano Generale del Traffico Urbano e di Piano Urbano dei Parcheggi una volta approvata da parte del Consiglio Comunale, secondo l'iter specificato al paragrafo 0.2.6.

La rilevanza e la cogenza normativa di tale studio possono comunque essere definite attraverso la sua adozione in quanto Piano Urbano del Traffico da parte del Consiglio Comunale, secondo l'iter di seguito specificato.

0.2. Quadro normativo

0.2.1. Generalità

L'attuale definizione normativa della pianificazione dei trasporti a scala comunale risale alla circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 8 agosto 1986, n.2575 «Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani urbani del traffico», che introduce l'omonimo strumento di programmazione. I contenuti di tale circolare sono poi stati ripresi ed ampliati nell'art.36 del Nuovo Codice della Strada (Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285) e dalle susseguenti Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1995² e delle quali è stato recentemente ribadito il carattere normativo³.

In particolare, le direttive ministeriali definiscono il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) come "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 nel breve periodo - arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate". Particolare enfasi è posta sulle possibilità di attuazione del piano nell'arco biennale. Il limitato orizzonte temporale - e l'ipotesi di dotazione infrastrutturale data - contrappongono il P.U.T. al Piano dei Trasporti, di respiro più ampio in termini sia temporali (10 anni) che di possibilità d'azione sul sistema infrastrutturale.

Di norma, il Piano Urbano del Traffico limita il proprio raggio d'azione alla gestione del sistema viario ed alla progettazione degli spazi pubblici stradali. Laddove si renda necessaria anche la definizione o ridefinizione dei criteri di gestione del trasporto pubblico urbano, esso assume la denominazione di Piano dei Trasporti o della Mobilità. In tempi più recenti, l'attenzione del legislatore si è focalizzata soprattutto su questo strumento di programmazione, che, secondo recenti documenti⁴, deve trasformarsi, almeno per i Comuni di maggiore dimensione (o gli insiemi di Comuni che formano agglomerati urbani con oltre 100.000 abitanti), nella forma del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.), caratterizzato da una maggiore attenzione agli aspetti infrastrutturali e da precisi meccanismi di attivazione delle relative procedure di autorizzazione e finanziamento.

Nel loro complesso, i provvedimenti citati delineano un quadro di riferimento non soltanto dal punto di vista formale ed amministrativo, ma anche da quello dei contenuti. Le direttive ministeriali del 1995, in particolare, si caratterizzano per un'articolata trattazione in merito agli obiettivi, alle strategie ed agli strumenti dei Piani Urbani del Traffico.

0.2.2. Livelli di programmazione

² G.U. n.146 del 24 giugno 1995.

³ La Decisione della IV Sezione del Consiglio di Stato n.2883, del 10 marzo 2004, afferma infatti che "... a tale atto ministeriale, ancorché denominato direttiva e privo dei caratteri formali del regolamento, va, tuttavia, riconosciuta valenza normativa, in quanto contenente una disciplina generale ed astratta dell'esercizio della competenza dei Comuni nella redazione del PUT, dotato di portata innovativa nell'ordinamento giuridico nonché emanato nell'esercizio di un potere attribuito da una norma di rango primario ..."

⁴ Vedi: Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero dell'Ambiente; "Politiche per il trasporto locale: linee guida per la redazione e la gestione dei Piani Urbani della Mobilità (PUM)"; Roma, luglio 1999; ed inoltre: Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero dell'Ambiente; *Piano Generale dei Trasporti*; bozza, Roma, gennaio 2000; cap.16 (Quest'ultimo documento è disponibile sul sito internet <http://www.infrastrutturetrasporti.it>).

L'attuale quadro normativo prevede che la predisposizione di un Piano Urbano del Traffico avvenga secondo una specifica articolazione per scala di intervento, a ciascuna delle quali corrispondono differenti contenuti progettuali. I livelli di progettazione sono nel complesso tre, così individuati dalle direttive ministeriali del 1995:

- 1) Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) che consiste in un piano-quadro, esteso all'intero centro abitato e volto a definire ed a dimensionare gli interventi complessivi del P.U.T. in termini di politica intermodale adottata, qualificazione funzionale della viabilità, occupazioni di suolo pubblico, servizi di trasporto collettivo.
- 2) Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, che consistono in piani di massima per l'attuazione del P.G.T.U., relativi ad ambiti territoriali più ristretti del centro abitato, od anche a singoli sottosettori di intervento (quale ad esempio l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico).
- 3) Piani Esecutivi del Traffico Urbano, che consistono in progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati.

Nei centri urbani più piccoli il secondo ed il terzo livello di progettazione possono essere riuniti in un'unica fase (Piani di dettaglio).

Nella prassi, i Piani Urbani dei Parcheggi vengono spesso assimilati a Piani particolareggiati del traffico urbano, volti a specificare l'organizzazione della sosta veicolare sul versante sia della regolazione che, eventualmente, dell'assetto di dettaglio all'interno di singoli comparti urbani.

0.2.3. Obiettivi ed indicatori fondamentali

Secondo il quarto comma dell'art.36 del Nuovo Codice della Strada, "... Il piano urbano del traffico veicolare è finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi ...".

Tali obiettivi vengono ulteriormente specificati dalle Direttive ministeriali, che indicano, fermo restando il criterio generale di progettazione di "soddisfare tutte le esigenze di mobilità della popolazione":

- per quanto concerne il miglioramento delle condizioni di circolazione, la necessità di "... soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli del Piano (economici, urbanistici ed ambientali) ...", laddove il livello di servizio si identifica fondamentalmente con il grado di fluidità dei movimenti veicolari;
- per quanto concerne il miglioramento della sicurezza stradale, la necessità di ridurre gli incidenti stradali e le loro conseguenze, con particolare attenzione per le utenze deboli (scolari, persone anziane, persone a limitata capacità motoria);
- per quanto concerne la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, la necessità di verificarne l'effettivo conseguimento "... mediante la rilevazione sia delle emissioni e/o tassi di concentrazione delle principali sostanze inquinanti, sia dei livelli di rumore che si determinano nelle varie zone urbane, specialmente con riferimento a quelle oggetto di specifica tutela ...";
- per quanto concerne il risparmio energetico, la necessità di verificarne l'effettivo conseguimento "... mediante la determinazione del consumo, specifico e complessivo, del carburante dei veicoli motorizzati pubblici e privati ed, eventualmente, di altre fonti energetiche (energia elettrica per tram e filovie), in relazione alle condizioni di traffico determinate ...";
- per quanto concerne il rispetto dei valori ambientali, la necessità di "... preservare ed al tempo stesso migliorare - per quanto possibile - la fruizione dell'ambiente urbano nel suo complesso e delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano, quali i centri storici, le aree protette - archeologiche, monumentali e naturali - e gli spazi collettivi destinati al transito ed alla sosta pedonali, alle attività commerciali, culturali e ricreative ed al verde pubblico e privato ...".

Gli aspetti relativi all'integrazione del piano nella più generale attività di programmazione territoriale sono sviluppati indicando che il Piano Urbano del Traffico costituisce uno strumento subordinato rispetto al P.R.G. vigente. L'armonizzazione dei due strumenti si realizza, da un lato, attraverso la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal P.U.T. siano contenute negli strumenti urbanistici vigenti, dall'altro, attraverso la verifica che le trasformazioni territoriali contemplate dal P.R.G. siano compatibili con gli indirizzi del P.U.T.

0.2.4. Strategie generali di intervento

L'attuale cornice legislativa della pianificazione dei trasporti a scala locale non si limita ad indicare gli obiettivi dell'intervento, bensì specifica anche, sia pure a grandi linee, le strategie da seguire, nonché gli strumenti da impiegare.

In particolare, per quanto attiene alle strategie generali di intervento, le direttive ministeriali indicano esplicitamente la necessità di definire interventi non soltanto sul versante dell'offerta di trasporto, ma anche su quello della domanda (quanto meno nei termini di orientamento verso "modi di trasporto che richiedano minori disponibilità di spazi stradali rispetto alla situazione esistente").

Nel complesso, la strategia prefigurata dalle direttive contempla la gerarchizzazione della rete stradale, con identificazione di una rete principale urbana (strade di scorrimento e di quartiere) lungo la quale assicurare al traffico veicolare condizioni di massima fluidità, da ottenersi attraverso la separazione ed il controllo delle diverse componenti del traffico stesso, nonché della sosta.

Tale strategia di fluidificazione è giudicata efficiente nella generalità dei casi anche con riferimento agli obiettivi di sicurezza e di riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, "... cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica ...". Essa comporta inoltre, sempre secondo le direttive ministeriali, benefici effetti anche sul versante della ripartizione modale degli spostamenti urbani.

Gli obiettivi di moderazione del traffico restano confinati alle «isole ambientali», interessate dalla sola viabilità locale, mentre la limitazione dei flussi veicolari è intesa come misura eccezionale, relativa ad ambiti molto circoscritti o a periodi particolarmente critici.

Per quanto riguarda invece gli strumenti da adottare, essi vengono in parte indicati dal già citato comma 4 dell'art.36 del Nuovo Codice della Strada, secondo il quale "... il piano urbano del traffico veicolare prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie ...". Le direttive ministeriali fanno inoltre riferimento alla protezione delle linee di trasporto pubblico, all'individuazione di «zone a traffico pedonale privilegiato», alla realizzazione di parcheggi pertinenziali e di interscambio, alla tariffazione della sosta su strada.

0.2.5. Articolazione e contenuti progettuali

Come ricordato al precedente paragrafo 0.2.2, i contenuti progettuali dei Piani Urbani del Traffico sono articolati a seconda del livello di progettazione considerato. Tali contenuti, che si differenziano anche in *fondamentali*, *eventuali* (cioè dipendenti dalla situazione locale del traffico) e *collaterali* (cioè dipendenti dalla specifica richiesta dell'amministrazione), sono riassunti nella tabella riportata nella pagina seguente.

SETTORE D'INTERVENTO	TIPO	LIVELLO
migliorie generali per la mobilità pedonale (es. sgombero dei marciapiedi)	<i>fondamentale</i>	generale
definizione delle piazze strade, itinerari, od aree pedonali - AP	<i>eventuale</i>	generale
definizione zone a traffico limitato - ZTL - o a traffico pedonale privilegiato	<i>eventuale</i>	generale
migliorie gen. per mobilità mezzi pubblici collettivi (fluidific. percorsi)	<i>fondamentale</i>	generale
individuazione delle corsie e/o sedi riservate ai mezzi pubblici	<i>eventuale</i>	generale
individuazione dei parcheggi di scambio tra mezzi privati e pubblici	<i>eventuale</i>	generale
definizione dello schema generale di circolazione della viabilità principale	<i>fondamentale</i>	generale
individuazione viabilità tangenziale per traffico di attraversamento urbano	<i>fondamentale</i>	generale
definizione delle modalità di precedenza tra i diversi tipi di strade	<i>fondamentale</i>	generale
definizione delle strade ed aree esistenti da destinare a parcheggio	<i>fondamentale</i>	generale
spazi di sosta sostitutivi (a raso, fuori delle sedi stradali, e/o multipiano)	<i>eventuale</i>	generale
aree e tipo di tariffazione e/o limitazione temporale per la sosta su strada	<i>fondamentale</i>	generale
definizione della classifica funzionale delle strade e degli spazi stradali	<i>fondamentale</i>	generale
definizione del regolamento viario e delle occupazioni di suolo pubblico	<i>fondamentale</i>	generale
individuazione delle priorità di intervento per l'attuazione del PGTU	<i>fondamentale</i>	generale
definizione degli interventi per l'emergenza ambientale	<i>eventuale</i>	generale
progetti per strutture pedonali (marciapiedi, passaggi ed attraversamenti)	<i>fondamentale</i>	dettaglio
progetti per l'itinerario di arroccamento alle AP ed alle ZTL	<i>eventuale</i>	dettaglio
organizzazione delle fermate e capilinea dei mezzi pubblici collettivi	<i>fondamentale</i>	dettaglio
organizzazione delle corsie e/o sedi riservate ai mezzi pubblici collettivi	<i>eventuale</i>	dettaglio
progetti dei parcheggi di scambio tra mezzi privati e pubblici	<i>eventuale</i>	dettaglio
schemi dettagliati di circolazione degli itinerari principali	<i>fondamentale</i>	dettaglio
schemi partic. di circolazione della viabilità di servizio e viabilità locale	<i>fondamentale</i>	dettaglio
progetti di canalizzazione delle intersezioni della viabilità principale	<i>fondamentale</i>	dettaglio
schemi di fasatura e di coordinamento degli impianti semaforici	<i>fondamentale</i>	dettaglio
progetti di svincoli stradali a livelli sfalsati per veicoli e per pedoni	<i>eventuale</i>	dettaglio
piano della segnaletica, in particolare di indicazione e di precedenza	<i>fondamentale</i>	dettaglio
organizzazione delle strade parcheggio e delle relative intersezioni	<i>fondamentale</i>	dettaglio
organizzazione delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali	<i>eventuale</i>	dettaglio
progetti dei parcheggio multipiano sostitutivi	<i>eventuale</i>	dettaglio
organizzazione della tariffazione e/o limitazione temporale della sosta	<i>fondamentale</i>	dettaglio
modalità di gestione del piano (verifiche ed aggiornamenti)	<i>fondamentale</i>	dettaglio
progetto degli interventi per l'emergenza ambientale	<i>eventuale</i>	dettaglio
ristrutturazione della rete di trasporto pubblico collettivo stradale	<i>collaterale</i>	gen.-det.
potenziamento e/o ristrutturazione del servizio di vigilanza urbana	<i>collaterale</i>	gen.-det.
campagne di informazione e di sicurezza stradale	<i>collaterale</i>	gen.-det.
movimento e sosta dei veicoli dei portatori di handicap deambulatori	<i>collaterale</i>	gen.-det.
arredo urbano degli ambienti pedonalizzati	<i>collaterale</i>	gen.-det.
sistemi di trasporto innovativi, anche pedonali	<i>collaterale</i>	gen.-det.
movimento e sosta dei velocipedi	<i>collaterale</i>	gen.-det.
movimento e sosta dei taxi	<i>collaterale</i>	gen.-det.
movimento, sosta e relativi orari di servizio per i veicoli merci	<i>collaterale</i>	gen.-det.
movimento e sosta degli autobus turistici	<i>collaterale</i>	gen.-det.
sistemi di informazione all'utenza	<i>collaterale</i>	gen.-det.

Tab.1.1. Contenuti fondamentali, eventuali e collaterali dei Piani Urbani del Traffico

Come si osserva, per quanto concerne il livello generale:

- sono *contenuti fondamentali* le migliorie generali per la mobilità pedonale e dei mezzi pubblici collettivi, la definizione dello schema generale di circolazione della viabilità principale, l'individuazione della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento urbano, la definizione delle modalità di precedenza tra i diversi tipi di strade, la definizione delle strade ed aree esistenti da destinare a parcheggio, l'individuazione delle aree e del tipo di tariffazione e/o limitazione temporale per la sosta su strada;
- sono *contenuti eventuali* la definizione delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato, l'individuazione delle corsie e/o delle sedi riservate ai mezzi pubblici, la definizione dei

parcheggi di interscambio tra mezzi pubblici e privati, nonché degli spazi di sosta sostitutivi, ed anche degli interventi per l'emergenza ambientale;

Per quanto concerne invece il livello di dettaglio (particolareggiato ed esecutivo):

- sono *contenuti fondamentali* i progetti per le strutture pedonali, le migliorie per le fermate dei mezzi pubblici, gli schemi dettagliati di circolazione per la viabilità principale e locale, l'organizzazione geometrica e la regolazione delle intersezioni, il piano della segnaletica, l'organizzazione delle strade parcheggio e la regolazione della sosta, la definizione delle modalità di attuazione del piano;
- sono *contenuti eventuali* gli itinerari di arroccamento alle aree pedonali od alle zone a traffico limitato, l'organizzazione delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici e/o dei nodi di interscambio, la progettazione di svincoli a livelli sfalsati, l'organizzazione degli spazi di sosta fuori carreggiata e/o dei parcheggi multipiano sostitutivi, il progetto degli interventi per l'emergenza ambientale.

A questi elementi si aggiungono poi numerosi *contenuti collaterali*, che possono afferire sia al livello di pianificazione generale che a quello di dettaglio.

0.2.6. Approvazione

Il Codice della Strada non definisce in modo circostanziato le procedure per l'approvazione dei Piani Urbani del Traffico, limitandosi a definirne l'obbligo di adozione (art.36) da parte delle amministrazioni comunali interessate.

Il quinto capitolo delle Direttive ministeriali ("Modalità procedurali") specifica che tale obbligo è riferito ai soli Piani Generali del Traffico Urbano, che costituiscono strumenti di programmazione, e sono dunque soggetti ad approvazione da parte del Consiglio Comunale, secondo le procedure indicate dalla L.8 giugno 1990, n.142⁵. Tale indicazione generale, che rimanda alle specifiche competenze del Consiglio Comunale in materia di atti di programmazione territoriale⁶, viene ulteriormente articolata come segue (par.5.8, pag.41):

- 1) adozione del PGTU da parte della Giunta Comunale;
- 2) pubblicazione per 30 giorni, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni nel medesimo termine;
- 3) adozione definitiva del PGTU da parte del Consiglio Comunale, che delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le verifiche necessarie).

Questo iter di approvazione deve essere utilizzato anche nel caso dell'aggiornamento del piano o della redazione di sue varianti "particolarmente importanti", mentre varianti più modeste (come ad esempio l'aggiornamento della classificazione funzionale delle strade), possono essere oggetto di semplici ordinanze sindacali.

⁵ In particolare, le Direttive specificano che "... L'obbligo di adozione del PUT (articolo 36, comma 1, del nuovo Codice della Strada), fa riferimento alla redazione ed all'approvazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU), secondo la sua definizione fornita al capitolo precedente. Detto PGTU costituisce atto di programmazione ed è soggetto ad approvazione secondo le procedure della legge 8 giugno 1990, n.142. Questo stesso iter di adozione è opportuno sia utilizzato nel caso di varianti al PGTU particolarmente importanti, che dovessero emergere durante la redazione dei successivi Piani particolareggiati per ambiti territoriali molto vasti. Varianti modeste, così come gli aggiornamenti della classifica funzionale della viabilità per il passaggio di categoria delle strade da un tipo ad un altro tipo, nonché tutti gli interventi attuativi del PUT, possono essere direttamente oggetto di ordinanze del sindaco ...".

⁶ L'art.32, comma 2, della L.142/90 indica infatti, fra le competenze del Consiglio Comunale, "... i programmi, le relazioni previsionali e programmatiche, i piani finanziari ed i programmi di opere pubbliche, i bilanci annuali e pluriennali e le relative variazioni, i conti consuntivi, i piani territoriali ed urbanistici, i programmi annuali e pluriennali per la loro attuazione, le eventuali deroghe ad essi, i pareri da rendere nelle dette materie ...".

Per quanto concerne invece i piani di dettaglio (particolareggiati ed esecutivi), le Direttive ministeriali prescrivono che "... devono adottarsi procedure semplificate relativamente alle loro fasi di controllo e di approvazione, in modo da rispettare la loro qualificazione prettamente tecnica ..." (p.41). In tal caso, non è prevista la fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale; risultando in genere sufficiente l'adozione da parte della Giunta.

0.2.7. Attuazione

Le norme vigenti dedicano infine una certa attenzione agli aspetti attuativi del piano. Le direttive ministeriali indicano, in particolare, che l'attuazione del P.G.T.U., adottato dal Consiglio Comunale, deve avvenire attraverso i Piani di dettaglio secondo uno specifico ordine di priorità, indicato nel P.G.T.U. stesso. Data la limitatezza dell'orizzonte temporale dei P.U.T., l'attuazione deve avvenire con rapidità, e "... diviene quindi essenziale - da un lato - che vengano semplificate al massimo possibile le procedure di controllo amministrativo e di approvazione dei Piani di dettaglio e dei relativi interventi, in modo tale cioè che la fase di attuazione del P.G.T.U. si caratterizzi prettamente come fase di attività tecnica, e - dall'altro - che risultino certe le fonti di finanziamento dei progetti e degli interventi attraverso la predisposizione di un apposito capitolo di bilancio comunale, sul quale far confluire sia i proventi contravvenzionali (...) sia quelli (eventuali) di tariffazione della sosta (...) od anche dell'accesso a determinate zone urbane ...".

Le esigenze gestionali associate al P.U.T., nonché l'esigenza di procedere al suo aggiornamento su base biennale, rendono inoltre necessaria la costituzione, presso l'amministrazione comunale, di uno specifico Ufficio tecnico del traffico, "... dotato di sufficiente autonomia decisionale ed operativa per poter operare con tempestività, autorità ed efficacia, eliminando eventuali ostacoli od interferenze da parte di altri settori della stessa amministrazione comunale ed, eventualmente, integrando l'Ufficio stesso con competenze di altri settori, quali - in particolare - quelle dell'ufficio vigilanza urbana e dell'ufficio viabilità dei lavori pubblici ...". A tale ufficio spettano le attività di coordinamento ed integrazione tra P.U.T., pianificazione urbanistica e programmazione degli interventi, nonché il monitoraggio del traffico, l'elaborazione delle analisi «prima-dopo», la manutenzione e l'aggiornamento della segnaletica, l'individuazione delle sistemazioni infrastrutturali più urgenti e la comunicazione di tali esigenze ai diversi uffici competenti.

0.3. Metodologia adottata

0.3.1. Generalità

Il quadro normativo appena preso in considerazione contiene alcune innovazioni indubbie rispetto al passato anche recente. Di fatto, le Direttive ministeriali del 1995 rappresentano il primo documento ufficiale italiano che contenga riferimenti alla necessità di un assetto viabilistico attento alle esigenze di tutti gli utenti della strada, ivi comprese le fasce più deboli.

Nondimeno, la formulazione complessiva del quadro deriva chiaramente da un intreccio (si potrebbe dire da un compromesso) tra approcci in parte diversi, ed a volte nettamente contrastanti. Tale circostanza è visibile, ad esempio:

- nell'insistenza sulla strategia di fluidificazione e separazione delle componenti di traffico, proposta come soluzione generale anche alle problematiche di impatto urbanistico ed ambientale; laddove invece, in alcune circostanze, tale strategia potrebbe condurre a risultati più contrastanti;
- in una filosofia che attribuisce alle «isole ambientali» un significato strettamente locale, e non pienamente strategico a scala urbana;
- in una definizione delle utenze deboli piuttosto restrittiva, che esclude ad esempio i pedoni ed i ciclisti in genere.

L'immagine emergente del Piano Urbano del Traffico risulta così in alcune parti ambigua, potendo ricollegarsi sia ad alcune significative esperienze condotte in altri paesi (il pensiero va soprattutto alla filosofia dei «precincts», sviluppata nel Regno Unito tra gli anni Quaranta e gli anni Sessanta), sia a più tradizionali approcci di ingegneria del traffico, caratterizzati da una forte tendenza alla settorialità.

Appare quindi opportuno precisare con maggiore attenzione le coordinate secondo cui, nel presente piano del traffico, verranno sviluppati i contenuti delle direttive fin qui esaminate.

0.3.2. Filosofia d'approccio: dall'unicità degli obiettivi alla composizione dei conflitti

Rispetto alle molteplici interpretazioni che, da un punto di vista tecnico, è possibile dare dell'attuale quadro normativo, le attività di pianificazione del traffico oggetto del rapporto tenderanno a preferire quelle maggiormente orientate al riconoscimento della pluralità di esigenze espresse dagli utenti degli spazi pubblici urbani, nonché all'integrazione con gli altri strumenti di programmazione territoriale.

Ciò significa che la filosofia adottata per la redazione del PGTU di Montepulciano introdurrà forti elementi di innovazione rispetto ai canoni tradizionali della pianificazione di settore. Tali elementi, peraltro, sono stati già ampiamente sperimentati sia all'estero nel corso degli ultimi 15÷20 anni, sia più recentemente in diversi casi italiani.

Nella loro impostazione tradizionale, i piani del traffico si ponevano infatti essenzialmente come strumenti di ottimizzazione delle risorse stradali esistenti secondo un obiettivo di massima efficienza dal punto di vista della circolazione automobilistica.

Tale concetto, derivato dall'approccio originario degli «ingegneri del traffico», è ormai da tempo oggetto di profonde revisioni.

Uno degli elementi che si è rivelato necessario mettere maggiormente in discussione consiste nell'implicita assunzione di univocità degli obiettivi che sta alla base di tale filosofia. In altri termini, porre come unica finalità di un piano del traffico la fluidificazione della circolazione automobilistica appare oggi una decisione difficilmente sostenibile.

Una maggiore attenzione alle funzioni urbane delle strade impone infatti di prendersi carico anche di obiettivi propri di altri «attori»: residenti che chiedono minori livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle strade dove abitano, ciclisti che chiedono migliori condizioni di sicurezza per circolare, pedoni che richiedono spazi meno sacrificati, più protetti e gradevoli, così come una maggiore «permeabilità» trasversale delle strade, commercianti che chiedono più sosta per i loro clienti.

Non è difficile rendersi conto di come l'applicazione delle tecniche tradizionali di pianificazione del traffico, basate sui loro rigidi paradigmi, sia intrinsecamente inadatta ad affrontare problemi che richiedono la composizione di obiettivi complessi ed assai spesso conflittuali.

E' diventato dunque necessario ripensare tale approccio, partendo dalla considerazione che la mobilità usa - in competizione con altre attività urbane - risorse scarse, quali appunto sono quelle rappresentate dagli spazi urbani, dalle risorse energetiche, dalla capacità ambientale; e riconoscendo che la competizione non regolata per l'uso di tali risorse non è, almeno in questo caso, un meccanismo positivo, in quanto tende a condurre, da una parte, alla marginalizzazione od all'espulsione delle funzioni e degli utenti «deboli», dall'altra, al formarsi di fenomeni di congestione, cioè a situazioni di equilibrio inefficiente e non equo.

Accettare fino in fondo questa impostazione significa, in particolare, l'abbandono della ricerca di soluzioni univocamente definite, per assumere invece sempre più il significato di un «tavolo di negoziazione» sul quale ricercare ragionevoli equilibri tra le esigenze espresse dai diversi attori (residenti, automobilisti, Comune, Aziende di Trasporto, commercianti, ecc...).

Tale approccio, anche se può sembrare più complesso di quello tradizionale, in realtà consente - esplicitando e proponendosi di gestire sin dall'inizio conflitti comunque inevitabili - di pervenire a risultati decisamente migliori, sia sotto il profilo tecnico-operativo che sotto quello dell'accettabilità sociale.

0.3.3. Struttura del processo di piano

Nel concreto, l'elaborazione del piano si fonda sull'intreccio tra:

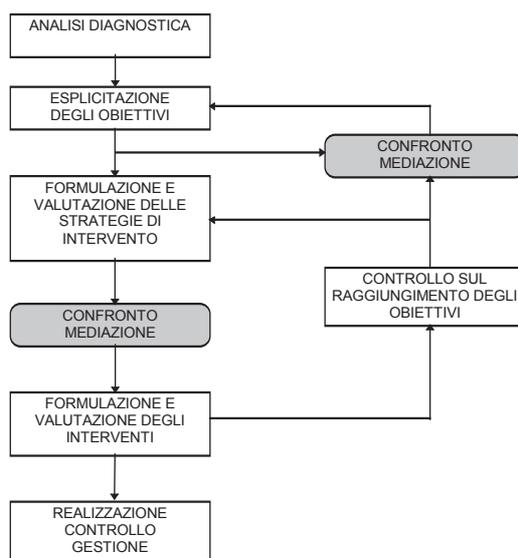
- una articolata attività di consultazione, interna ed esterna all'Amministrazione committente, finalizzata all'identificazione preliminare dei "Temi" del piano, ovvero del mandato operativo che dovrà essere perseguito nelle fasi di lavoro successive;
- una accurata attività di analisi, che include rilievi della rete viaria, del traffico e della sosta, ma anche lo studio dei dati urbanistici e territoriali disponibili, l'esame della struttura e delle prestazioni del trasporto pubblico, l'analisi approfondita dell'incidentalità e la valutazione dell'impatto ambientale della circolazione autoveicolare.

Dalla sovrapposizione fra attività di consultazione e di analisi deriva la formulazione del sistema degli obiettivi del piano. Viene cioè costruita una visione comune e condivisa su cosa non funziona nell'attuale organizzazione della mobilità ed a quali obiettivi di funzionamento si deve tendere. Questo comporta la necessità di dover delineare gli equilibri - anche di mediazione - tra le diverse esigenze; di definire cioè il quadro per quella che potremmo definire la "mobilità sostenibile" (sotto tutti i punti di vista) per Montepulciano.

Alla costruzione del sistema degli obiettivi fa seguito la definizione delle strategie per il loro raggiungimento: questa fase di lavoro rappresenta un passo fondamentale per individuare i progetti ed i programmi di intervento, nonché i percorsi razionali, finanziariamente sostenibili e socialmente non traumatici di implementazione delle strategie proposte.

Una volta definito, d'intesa con l'Amministrazione committente, il quadro diagnostico generale e le conseguenti strategie di intervento, la definizione delle misure operative del piano rappresenta una fase di lavoro articolata e complessa dal punto di vista tecnico, ma inserita in una cornice politica che tende a rafforzarne la significatività in rapporto ai temi identificati nella fase preliminare.

Infine, un momento essenziale del processo di piano è rappresentato dall'attuazione delle misure individuate e dal contestuale controllo della loro efficacia. L'impegno alla verifica ed alla eventuale revisione dei provvedimenti adottati non solo non è un elemento di debolezza del piano, ma costituisce anzi un passaggio essenziale nel suo processo di formazione.



Un piano di obiettivi quale quello proposto per Montepulciano può infatti mantenere la sua validità anche se gli interventi previsti per il loro conseguimento si rivelassero inadeguati o non perseguibili nei tempi e con le modalità del progetto originario. In tal caso, infatti, è mantenuta la possibilità di perseguire le medesime strategie mediante strumenti di diverso tipo.

0.3.4. Gli strumenti della pianificazione dei trasporti

Attribuire alle tecniche più o meno tradizionali della pianificazione dei trasporti un ruolo strumentale non significa affatto sminuirne l'importanza, ma al contrario potenziarne le implicazioni per un corretto governo del territorio. Ed è proprio in relazione alle più ampie problematiche del sistema territoriale ed ambientale che il riferimento ad essi dovrà comunque essere inteso.

A tale proposito, particolare importanza dev'essere attribuita al modo di intendere le tecniche dell'ingegneria del traffico, ed anche le prescrizioni legislative in tema di pianificazione dei trasporti. In entrambi i casi, ciò che interessa non è tanto la definizione di soluzioni a problemi astratti di ordine tecnico o giuridico (in termini per esempio di adempimenti formali), quanto il corretto inserimento territoriale ed ambientale del sistema di trasporto. Soltanto in questo modo, infatti, sarà possibile non soltanto governare gli «impatti» del sistema sul suo contesto, ma anche assicurare al sistema stesso una funzionalità adeguata, in relazione alla domanda di mobilità espressa.

Un tale modo di procedere richiede, in particolare:

- una forte integrazione fra il piano del traffico e gli altri strumenti di programmazione territoriale vigenti o previsti (Piano Regolatore Generale, Piano di Risanamento Acustico, ecc...);
- una connotazione non esclusivamente «tecnica» degli interventi previsti (che non possono essere calati nei modi d'uso del territorio come elementi esterni, pena la loro inefficacia).

Ciò non significa, ovviamente, negare la validità tecnica e giuridica del piano da elaborare. Tutte le considerazioni esposte devono invece andare nella direzione di una maggiore efficacia di strumenti di programmazione pienamente cogenti anche dal punto di vista legislativo, e dunque rispondenti anche alle necessità formali dell'Amministrazione Comunale.

0.3.5. Definizione degli interventi

Elementi fondamentali dell'identificazione e del successivo sviluppo dei temi sono la specificazione degli obiettivi del piano, la descrizione dello stato corrente del traffico e dei suoi possibili sviluppi in rapporto a possibili azioni pubbliche, la costruzione di indicatori e criteri pertinenti alla valutazione di tali azioni. Tutto ciò richiede, evidentemente, una forte interazione tra l'Amministrazione ed eventuali altri attori locali da un lato, e i consulenti tecnici dall'altro. E' infatti proprio sul rapporto tra la percezione locale dei problemi e la cultura tecnica generale espressa dai consulenti che si fonda la pertinenza e l'efficacia delle azioni di piano.

Da un punto di vista complessivo, si può affermare che lo sviluppo del piano dovrà configurarsi innanzi tutto come scelta dell'insieme di interventi che risponde agli obiettivi ed alla situazione corrente nei termini più soddisfacenti possibile (attesa la pratica impossibilità di «ottimizzare» sistemi così complessi come quelli territoriali). La selezione degli interventi avverrà fra più alternative parziali o globali, sviluppate nel corso delle attività di analisi e progettazione, e documentate nel rapporto finale. Essa si svilupperà attraverso valutazioni fondate sugli indicatori sopra citati.

Questo modo di intendere lo sviluppo del piano del traffico di Montepulciano tende a differire in più punti dallo *status* tradizionale della pianificazione dei trasporti. Esso infatti assume che la formulazione del problema e la valutazione degli interventi non possano essere considerate come attività esclusivamente tecniche, definibili senza tener conto degli obiettivi e più in generale delle aspettative locali. Il carattere e l'importanza dell'*expertise* tecnico e delle procedure «razionali» di pianificazione va ricercato invece principalmente nella trattazione dei vincoli e delle risorse che comunque si pongono al di là di tali aspettative, come del resto riconosciuto ormai anche da influenti riflessioni⁷. Il processo di piano tende in questo senso a configurarsi come un dialogo fra consulenti e soggetti locali, nel quale le tecniche della pianificazione, della progettazione e della gestione dei sistemi di trasporto si configurano come strumenti a disposizione per il raggiungimento degli obiettivi.

⁷ Vedi ad esempio: M.D.Meyer, E.J.Miller; *Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach*; McGraw-Hill, New York, 1984; E.Cascetta; *Metodi quantitativi per la pianificazione dei sistemi di trasporti*; CEDAM, Padova, 1990.

0.4. Sintesi del piano

0.4.1. Contenuti del documento

La struttura complessiva del Piano Generale del Traffico Urbano si compone di due volumi seguenti:

1. identificazione dei temi del piano ed analisi dello stato di fatto;
2. sviluppo del quadro diagnostico e delle strategie, definizione degli interventi del piano.

Lo studio di fattibilità relativo al nuovo svincolo autostradale si configura invece come allegato al Piano stesso.

Oltre alla presente introduzione, che richiama il quadro normativo vigente circa la redazione dei Piani Urbani del Traffico, il volume 1 include due sezioni.

La *sezione I* (Temi dei piani) identifica i principali elementi di criticità percepiti relativamente all'assetto attuale del sistema di trasporto locale, evidenziandone alcune relazioni reciproche, allo scopo di definire il «problema» (o meglio l'insieme di problemi) che dev'essere tecnicamente affrontato dai due piani.

La *sezione II* (Analisi conoscitiva) sviluppa i temi della sezione I attraverso l'esame dei dati statistici disponibili e dei risultati dei sopralluoghi e delle indagini di traffico effettuate con l'intento di pervenire ad una definizione tecnicamente approfondita dei problemi. Lo sviluppo dell'analisi riguarda:

- l'inquadramento territoriale dell'area (dinamiche insediative e socio-economiche locali)
- l'offerta di trasporto, in termini sia di infrastrutture presenti, che di servizi offerti;
- i flussi di traffico che insistono sulla rete viaria, con particolare riferimento alle intersezioni maggiormente critiche;
- la domanda di mobilità derivante dalla struttura territoriale e dalle sue dinamiche;
- l'incidentalità associata al traffico, e più in generale i livelli di interferenza urbanistica da questo indotti;

Per quanto concerne il volume 2, anch'esso verrà suddiviso in due sezioni.

La *sezione III* (Quadro diagnostico, obiettivi e strategie) riprende i temi dei piani alla luce delle analisi tecniche effettuate, pervenendo ad una diagnosi delle criticità attuali, in base alla quale vengono definiti gli obiettivi del piano e le strategie necessarie a conseguirli.

La *sezione IV* (Interventi del PGTU), infine, sviluppa le strategie definite nella sezione III traducendole in un insieme di misure concrete da attuarsi, anche gradualmente, per la regolazione della circolazione veicolare a scala comunale.

I due volumi sono accompagnati da tavole di analisi e progetto, relative alla ricostruzione dello stato di fatto ed agli interventi proposti per riorganizzare il sistema della viabilità locale.

Il presente rapporto preliminare, include, oltre all'introduzione, le sezioni I e II. Una breve sintesi dei contenuti di ciascuna sezione è contenuta nei paragrafi che seguono:

0.4.2. Temi del piano

La sezione I identifica i principali elementi di criticità nell'attuale funzionamento del sistema dei trasporti, organizzandoli secondo un'articolazione territoriale.

Un primo paragrafo concerne le questioni di livello comunale, relative anche all'integrazione con il Piano strutturale in corso di redazione. Seguono numerosi approfondimenti relativi alle problematiche identificate, in questa sede preliminare, per il capoluogo e le singole frazioni del territorio comunale:

- a) centro storico e ZTL
- b) zone moderne del capoluogo
- c) ospedale di Nottola
- d) Sant'Albino
- e) Abbadia
- f) Gracciano
- g) Montepulciano stazione
- h) Acquaviva
- i) Valiano

Un ultimo paragrafo è dedicato alle problematiche che investono il territorio extraurbano (inclusi i nuclei minori di Cervognano ed Ascianello).

I sei temi identificati costituiscono l'ossatura fondamentale delle successive fasi di stesura del piano, finalizzate a definire un quadro integrato di interventi capaci di ovviare alle relative criticità.

0.4.3. Analisi conoscitiva

La sezione II sviluppa i temi del piano attraverso l'esame dei dati statistici disponibili e dei risultati delle indagini di traffico condotte nei periodi di alta e bassa stagione, con l'intento di pervenire ad una definizione più «tecnica» dei problemi identificati nella sezione precedente.

Le analisi sviluppate riguardano:

- l'inquadramento territoriale dell'area (dinamiche insediative e socio-economiche locali);
- la domanda di trasporto derivante dalla struttura territoriale e dalle sue dinamiche;
- l'offerta di trasporto, in termini sia di infrastrutture presenti (stradali) che di servizi offerti;
- i flussi di traffico che insistono sulla rete viaria, con particolare riferimento alle intersezioni maggiormente critiche;
- l'incidentalità associata al traffico, e più in generale i livelli di interferenza urbanistica da questo indotti.

Lo sviluppo delle attività di analisi si appoggia, in particolare, sulla costruzione di un modello di simulazione dei flussi di traffico finalizzato alla valutazione tecnica degli interventi già programmati e/o sviluppati in sede di piano. Tale modello si basa su una articolata attività di rilievo dei flussi di traffico, che include sia conteggi manuali classificati, sia interviste ai conducenti. I flussi veicolari simulati sulla rete viaria comunale formano la base di calcolo per alcuni semplici parametri tecnico-economici di prestazione del sistema, atti a garantire, in particolare, una corretta stima dei costi e dei benefici associati alla possibile apertura di un nuovo accesso all'autostrada A1.

0.4.4. Quadro diagnostico, obiettivi e strategie

Le analisi condotte in ordine alle diverse tematiche da affrontare, consentono di sviluppare un articolato quadro diagnostico della situazione, atto ad identificare la genesi delle singole problematiche di traffico. Su questa base, è possibile procedere, d'intesa con l'Amministrazione committente, alla definizione degli obiettivi del piano, e delle conseguenti strategie (sezione III).

Il primo elemento strategico del piano consiste nella **ridefinizione dell'assetto della rete viaria principale**, conseguente alla realizzazione della variante alla SP326, ed anche alla realizzazione di un nuovo svincolo autostradale sulla A1, presso l'abitato di Montepulciano stazione, ovvero in posizione baricentrica tra gli svincoli di Chiusi e Valdichiana. In base alle analisi condotte nel quadro del corrispondente studio di fattibilità, tali fondamentali interventi dovranno accompagnarsi ad una complessiva riqualificazione della strada traversa (SP17), destinata a diventare il vero "asse attrezzato" di connessione tra il capoluogo comunale, l'ospedale di Nottola, le frazioni della Val di Chiana e l'autostrada A1.

A fronte di tale riorganizzazione della rete primaria, è possibile procedere a numerosi interventi di riordino/protezione dei centri abitati.

Per quanto concerne innanzi tutto il **Centro storico**, il piano, appoggiandosi alla realizzazione di nuove risalite meccanizzate, prevede un leggero ampliamento della ZTL, con riorganizzazione dei parcheggi di corona, e la chiusura al traffico di piazza Grande e degli assi su essa convergenti.

Tali interventi si accompagnano, nelle **zone moderne del capoluogo**, ad un complessivo riordino della direttrice Calamandrei / I Maggio (con riorganizzazione dei nodi di Madonna delle Grazie, San Cristofano, Sant'Agnese, Oriolo e San Biagio), supportata da una nuova strada di connessione tra la circonvallazione, via Bernabei e via Galimberti, cui attribuire funzioni di distribuzione urbana.

Per quanto concerne poi la frazione di **Sant'Albino**, il piano prevede la riqualificazione in asse della tratta urbana della SP146 (via delle Terme Nord/Sud), che si accompagna al completamento della viabilità perimetrale formata da via dei Pini, prolungata sino a raggiungere l'ex statale anche a Sud dell'abitato.

Le strategie relative alle **frazioni della Val di Chiana** (Abbadia, Gracciano, Montepulciano Stazione ed Acquaviva) mirano al rafforzamento delle reciproche connessioni, attraverso interventi sulle reti di distribuzione interne agli abitati, di norma declassate a seguito della realizzazione della variante alla SP326.

Per quanto concerne l'abitato di **Valiano**, il piano mira a mettere in sicurezza l'attraversamento urbano, introducendo (in connessione con la realizzazione del nuovo svincolo sull'autostrada A1) un divieto di transito per i veicoli pesanti.

Tutti questi interventi si accompagnano, all'interno dei singoli centri abitati, alla protezione delle zone residenziali, da attuarsi attraverso l'istituzione di **Zone a Traffico Moderato**, nelle quali realizzare interventi di moderazione del traffico.

Completano le strategie del piano la realizzazione di una **rete di collegamenti ciclopedonali** "leggeri" all'interno delle singole frazioni, ed anche di connessione fra loro, con funzioni anche escursionistiche, ed alcune proposte relative alla riorganizzazione dei **servizi di trasporto pubblico**, con particolare riferimento alle connessioni tra il capoluogo, l'ospedale di Nottola, e le frazioni della Val di Chiana.

0.4.5. Interventi del piano

La quarta ed ultima sezione del piano contiene il dettaglio degli interventi previsti, organizzati secondo l'articolazione prevista dalle Direttive Ministeriali.

In primo luogo, viene definita la **classificazione funzionale della rete stradale**, che indica il ruolo giocato da ciascun asse all'interno del sistema, introducendo le prescrizioni tecniche necessarie alla sua gestione e/o progettazione. Tali elementi sono collegati al Regolamento Viario, allegato al piano.

Si passa quindi a specificare gli **schemi di circolazione** proposti per ciascun centro abitato, con relative disposizioni relative all'**organizzazione della sosta**.

Il terzo elemento è rappresentato **dall'assetto della mobilità ciclopedonale**, che include anche approfondimenti relativi all'abbattimento delle barriere architettoniche e allo sviluppo degli itinerari escursionistici.

Da ultimo, si passa a definire gli **interventi relativi ai servizi di trasporto pubblico locale**. Poiché tali servizi ricadono sotto la competenza dell'Amministrazione Provinciale, gli interventi si limitano ad alcuni aspetti complementari, relativi all'organizzazione degli assi stradali percorsi dalle autolinee ed alle corrispondenti attrezzature (fermate), ovvero si configurano come proposte, di carattere indicativo, per possibili migliorie da apportare al sistema.

Questi elementi, corrispondenti ai contenuti fondamentali prescritti dalle Direttive, si accompagnano poi ad alcuni **approfondimenti a carattere pre-progettuale**, relativi agli interventi principali e/o caratterizzati da particolare complessità.

Chiude il rapporto un paragrafo dedicato alle **priorità di intervento** ed alle **modalità di attuazione** del piano.

SEZIONE I

- TEMI DEL PIANO -

- 1.1. ASPETTI GENERALI**
- 1.2. IL CENTRO STORICO**
- 1.3. LE ZONE MODERNE DEL CAPOLUOGO**
- 1.4. L'OSPEDALE DI NOTTOLA**
- 1.5. SANT'ALBINO**
- 1.6. ABBADIA**
- 1.7. GRACCIANO**
- 1.8. MONTEPULCIANO STAZIONE**
- 1.9. ACQUAVIVA**
- 1.10. VALIANO**
- 1.11. LE ZONE EXTRAURBANE ED I NUCLEI MINORI**

1.1. Aspetti generali

1.1.1. Elementi di criticità percepiti

L'Amministrazione Comunale di Montepulciano, impegnata nella redazione del nuovo Piano Strutturale, ha ravvisato di procedere su base volontaria anche alla redazione di uno specifico piano del traffico, capace di rispondere ad alcuni elementi critici, relativi all'attuale organizzazione del sistema di trasporto locale ed alla sua prevedibile evoluzione futura.

Se considerati nel loro insieme, questi elementi possono essere rappresentati come una «nuvola» di problemi, nella quale si intrecciano aspetti sia di insoddisfazione per la situazione corrente (o per i rischi comportati dai suoi prevedibili sviluppi), sia di riconoscimento di specifiche occasioni che si pongono favorevolmente rispetto agli obiettivi generali dell'amministrazione.

L'esatta focalizzazione del «mandato» attribuito al Piano Generale del Traffico Urbano richiede che l'intreccio delle criticità percepite venga ricondotto ad una formulazione sufficientemente precisa (e dunque tecnicamente trattabile) del «problema» da affrontare. Tale formulazione può essere ottenuta attraverso l'identificazione di alcuni «temi» fondamentali, deputati ad orientare sia la costruzione del quadro conoscitivo, sia la successiva fase di sviluppo degli obiettivi e degli interventi del piano.

1.1.2. Problematiche di livello urbano

Le tematiche di maggior rilievo, che debbono essere affrontate dal Piano Generale del Traffico Urbano, sono già state individuate in sede di stesura del Piano Strutturale in itinere. Si tratta, in generale, di tematiche relative all'organizzazione del sistema della mobilità a scala comunale e/o a prospettive di sviluppo legate ad interventi programmati, od ipotizzati, sulla rete stradale primaria.

Fra queste problematiche, si possono ricordare in particolar modo:

- l'assetto degli accessi al Centro storico;
- la realizzazione della variante di tracciato dell'ex SS326, attualmente programmata dall'Amministrazione Provinciale;
- l'ipotesi di costruzione di un nuovo svincolo sull'autostrada A1.

Per quanto concerne l'assetto degli accessi al Centro storico – e più in generale al capoluogo comunale, che continua a svolgere la sua funzione storica di polo ordinatore della Val di Chiana Senese – il PGTU dovrà in primo luogo verificare la funzionalità dell'organizzazione attuale, basata sulla perimetrazione di una Zona a Traffico Limitato (ZTL) contornata da parcheggi di corona, identificando le modifiche ed integrazioni necessarie a conseguire una piena protezione delle aree centrali, senza comprometterne oltremodo l'accessibilità. Inoltre, esso dovrà curare l'inserimento della regolazione proposta all'interno di una strategia generale di valorizzazione, anche turistico-culturale, del territorio poliziano.

Per quanto riguarda invece la variante all'ex SS326, il progetto sviluppato dall'amministrazione provinciale prevede che all'interno dei confini comunali esso includa a Nord il by-pass delle frazioni di Abbadia e Gracciano, ed a Sud quello di Acquaviva-Tre Berte. I due interventi resterebbero connessi da una porzione di tracciato storico – opportunamente adeguato – e transitante per il nodo stradale di Nottola (innesto della strada traversa di Montepulciano). Tale importante (ed impegnativo) intervento è finalizzato, fra l'altro, a risolvere le problematiche di attraversamento urbano delle diverse frazioni coinvolte (vedi paragrafi 1.6, 1.7 ed 1.9); ma è destinato anche a modificare profondamente l'assetto infrastrutturale e le condizioni di accessibilità della parte bassa del territorio. Il piano del traffico dovrà curarne l'inserimento nella rete stradale esistente,

garantendone in particolare la piena funzionalità a supporto del riordino della viabilità locale delle singole frazioni. A tal fine, assume importanza evidente il tema degli interventi di riassetto e riqualificazione da attuarsi sul tracciato storico contestualmente alla realizzazione della variante.



La variante all'ex SS326 nel comparto di Abbadia e Gracciano



La variante all'ex SS326 nel comparto di Acquaviva

Il terzo tema di rilevanza "strutturale" è quello dell'ipotizzata realizzazione di un nuovo svincolo sull'autostrada A1, intermedio fra quelli di Chiusi e Val di Chiana, da porre a servizio della parte bassa del territorio comunale, ed in particolare della zona industriale della Stazione, interessata da alcune importanti problematiche di accessibilità da parte di trasporti eccezionali. Si tratta di una questione di rilievo chiaramente sovracomunale, a sua volta caratterizzata da importanti trasformazioni dell'assetto della rete viaria locale. Vista la sua importanza, essa sarà trattata a parte, nello Studio di fattibilità allegato al piano, redatto nell'orizzonte territoriale dell'intera Val di Chiana (senese ed aretina). A livello di PGTU, le opzioni di intervento dovranno essere raccordate

alla regolazione del sistema locale – con particolare riferimento ai centri abitati di Montepulciano Stazione ed anche Acquaviva.

A questi temi fondamentali se ne può poi aggiungere un quarto, meno evidenziato dalle analisi del Piano Strutturale ma anch'esso rilevante a livello comunale: quello dei servizi di trasporto pubblico. In ossequio al suo ruolo territoriale, il capoluogo comunale è oggi caposaldo di numerose autolinee extraurbane, e dispone anche di una navetta di collegamento fra il Centro storico e le zone residenziali circostanti. Ciò nonostante, come segnalato dalla Polizia Municipale, il collegamento con le numerose frazioni comunali, e con la stazione ferroviaria, risulta piuttosto carente. Si tratta di un tema non marginale, che non investe soltanto le necessità "sociali" di una parte dei residenti, ma anche aspetti di valorizzazione turistica: infatti, secondo la testimonianza della stessa Polizia Municipale, non è raro che turisti arrivati a Montepulciano in treno si trovino a dover percorrere a piedi gli 8 km che separano la stazione dal Centro storico...

E' chiaro che questi temi fondamentali dovranno essere analizzati e sviluppati in stretta integrazione con il Piano Strutturale attualmente in corso di redazione. In tal senso, il piano del traffico dovrà assumere il quadro di obiettivi generali di salvaguardia e valorizzazione culturale e turistica proprio della programmazione urbanistica locale, contribuendo anche a strutturare alcune ipotesi di intervento, relative ad esempio all'identificazione di percorsi turistici e/o alla localizzazione di nuove funzioni turistiche o di servizio (come ad esempio l'ostello per la gioventù od il campeggio comunale).

La redazione del Piano Generale del Traffico Urbano rappresenta l'occasione per ripensare le problematiche in essere in rapporto a questi obiettivi generali, definendo un quadro integrato e coerente con le trasformazioni urbane future.

1.1.3. Problematiche locali

Vista l'articolazione e la connettività della rete viaria interna ai confini comunali, la definizione dei temi del piano non può limitarsi all'identificazione delle principali problematiche di livello urbano, ma deve via via entrare nel dettaglio delle questioni interne al tessuto edilizio del capoluogo e delle numerose frazioni del Comune.

In questo senso, la stesura del Piano Generale del Traffico Urbano richiederà anche uno sforzo di comprensione degli elementi di interdipendenza che legano le scelte "strutturali" di livello comunale alle questioni relative all'assetto degli spazi pubblici urbani dei singoli centri abitati, certo più minute, ma non per questo meno importanti ai fini della valorizzazione urbanistica ed ambientale. E' una considerazione che trae spunto dall'esistenza di una gran quantità di segnalazioni relative a micro-problematiche interne alle frazioni, che non di rado, pur caratterizzandosi per importanti emergenze storico-monumentali, presentano un assetto degli spazi pubblici ed una relazione con il contesto ambientale di qualità molto distante da quella – grandissima – che contraddistingue il Centro storico.

L'obiettivo *generale* di valorizzazione culturale, turistica ed ambientale del territorio poliziano implica, anche nella modesta sede della programmazione del traffico, la ricerca di un riavvicinamento tra il centro e le frazioni, capace di introdurre elementi riconoscibili e pregnanti, capaci di dare ordine ai principali spazi pubblici urbani interni ai nuclei storici secondari e/o alle loro più recenti espansioni.

I temi di dettaglio verranno esaminati, in primo luogo, con riferimento al Centro storico (par.1.2), alle espansioni moderne del capoluogo (par.1.3), ed a quella particolare sua "emanazione" funzionale rappresentata dal nuovo complesso ospedaliero di Nottola (par.1.4).

Successivamente, verranno prese in esame le segnalazioni relative alle singole frazioni, secondo l'ordine seguente:

- Sant'Albino (par.1.5);
- Abbadia (par.1.6);
- Gracciano (par.1.7);
- Montepulciano Stazione (par.1.8);
- Acquaviva (par.1.9)
- Valiano (par.1.10).

Un ultimo paragrafo (1.11) è dedicato alle problematiche dei nuclei minori delle zone extraurbane del territorio comunale.

1.2. Il Centro storico

1.2.1. La Zona a Traffico Limitato

L'accesso al Centro storico è attualmente regolamentato attraverso l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato, il cui perimetro coincide quasi esattamente con quello delle mura. Il dispositivo limita la circolazione (e la sosta) ai soli residenti, ai veicoli delle istituzioni, ed ai minibus che effettuano il servizio navetta di collegamento con le zone residenziali esterne. Il carico/scarico delle merci è limitato ad alcune fasce orarie.

Nonostante l'ampiezza del comparto in esame - che comporta lunghi percorsi pedonali su strade spesso molto acclivi - questa situazione non sembra porre particolari problemi ai turisti, che ricercano in prevalenza una fruizione "totale" del tessuto storico, peraltro punteggiato in ogni sua parte da notevoli emergenze storico-monumentali e paesistico-ambientali. In generale, infatti, i flussi di traffico risultano limitati e scorrevoli, ed anche se quasi ovunque mancano i marciapiedi la circolazione dei pedoni non risulta particolarmente difficoltosa.

Questo carattere protetto – si potrebbe dire semipedonalizzato – assume il massimo rilievo in occasione delle punte massime di afflusso turistico (a partire dal Bravio di agosto).

Se il dispositivo vigente appare abbastanza funzionale alle esigenze turistiche, non mancano invece elementi di criticità legati all'accesso veicolare dei residenti. Infatti, alcuni itinerari di ingresso od uscita dal Centro, soprattutto nelle sue zone periferiche, risultano tortuosi o di difficile percorribilità per le pendenze elevate, i raggi di curvatura ristretti e le sezioni stradali limitate. Lungo alcuni assi stradali collocati a margine dell'edificato, è la stessa sosta in carreggiata a creare qualche problema di transito. In diversi ambiti, peraltro, sono in corso di realizzazione piccole strutture destinate alla sosta dei residenti.

Qualche segnalazione, inoltre, verte sulla scarsa comprensibilità dello schema di circolazione interno (con particolare riferimento a singoli sensi unici).

Anche l'organizzazione a supporto delle attività commerciali richiederebbe qualche aggiustamento, sia per quanto concerne gli orari di carico/scarico, che per quanto attiene all'opportunità di ridurre il loro livello di concentrazione, che va a discapito sia del sovraffollato asse baricentrico (via di Gracciano nel Corso, via del Poggiolo, via Riccigi della Mercanzia), sia dei meno frequentati comparti laterali.

Ma le problematiche di maggior rilievo riguardano l'accesso alle numerose attività di servizio di livello territoriale presenti all'interno delle mura: dal Municipio al Tribunale, dalla Camera di Commercio all'Ufficio delle Imposte. In questo caso, infatti, la lunghezza e l'acclività dei percorsi pedonali finiscono per costituire elementi di disagio reale, ed indirettamente anche incentivi alla violazione delle norme di circolazione e sosta all'interno della ZTL.

Il Centro storico: principali segnalazioni

- *Nel Centro storico è istituita una ZTL. Non si segnalano particolari problemi di circolazione.*
- *La sosta dei residenti risulta abbastanza problematica, specie nella zona di Porta delle Farine / via dell'Oriolo.*
- *E' stata ipotizzata la realizzazione di parcheggi multipiano, che potrebbero essere utilizzati anche in parte a rotazione.*
- *I percorsi pedonali di accesso ai principali servizi urbani, lunghi ed acclivi, sono fonte di disagio per gli utenti provenienti dall'esterno.*
- *E' stata ipotizzata la realizzazione di una risalita meccanica che colleghi direttamente il centro con l'autostazione.*
- *I due nodi di accesso Nord (piazza Sant'Agnese) e Sud (incrocio di San Biagio) dovrebbero essere meglio organizzati.*
- *E' stata ipotizzata la realizzazione di una nuova circonvallazione urbana, collocata ad Est dell'attuale.*

1.2.2. Il sistema della sosta

Il dispositivo di regolazione viaria del Centro storico è supportato dal sistema degli otto parcheggi di corona, e da ulteriori piazzali adibiti alla sosta, disposti lungo la circonvallazione a Nord, ad Ovest ed a Sud del centro storico stesso. Il Comune dispone anche, presso l'autostazione di via delle Lettere, di un parcheggio per autobus e di un'area attrezzata per la sosta dei camper.

Questo sistema, organizzato prevalentemente a sosta libera ed in piccola misura a pagamento, offre una risposta adeguata alle esigenze di sosta di residenti ed utenti dei servizi in quasi tutti i giorni dell'anno (fanno eccezione soltanto le punte della stagione turistica, che richiedono comunque un'organizzazione particolare)

Più critica risulta invece la situazione della sosta dei residenti. Secondo le rilevazioni effettuate dalla Polizia Municipale, all'interno della ZTL esiste un fabbisogno insoddisfatto di circa 38 posti auto. La carenza di parcheggi per residenti è particolarmente forte nella zona di Porta Farina e via dell'Oriolo.

A fronte di queste carenze, l'Amministrazione Comunale ha valutato la possibilità di realizzare autorimesse multipiano, destinate alla sosta dei residenti, ed eventualmente anche a quella turistica od a rotazione, in almeno tre punti circostanti il Centro: presso viale Sangallo a Nord, in corrispondenza dell'autostazione a Nord-Est, e lungo l'ansa della circonvallazione ad Est.

Il Piano Urbano del Traffico dovrà verificare le condizioni di fattibilità tecnica di tali interventi, identificando anche i provvedimenti necessari al loro inserimento nel sistema di trasporto locale.

1.2.3. Il progetto di risalita meccanica

Accanto alle ipotesi di ampliamento del sistema della sosta, il Centro Storico è interessato anche da un progetto di risalita meccanica di collegamento con le zone esterne, ispirato ad analoghe strutture già presenti in altre città dell'Italia centrale.

Tale progetto, predisposto dalla LFI di Arezzo, dovrebbe svilupparsi tra l'autostazione a valle, e piazza Savonarola (o via di Gracciano nel Corso) a monte.

Visto il prevedibile impatto di una tale struttura non soltanto sulla configurazione dei flussi pedonali all'interno del centro, ma anche sui livelli di utilizzo dei parcheggi di corona, la sua esatta localizzazione e le sue caratteristiche prestazionali debbono essere tenute nel giusto conto anche in sede di Piano Urbano del Traffico.

1.2.4. I nodi stradali

Dal punto di vista strettamente circolatorio, i problemi viari del Centro storico tendono a presentarsi non tanto al suo interno, quanto nelle zone immediatamente circostanti, ed in particolare lungo le principali direttrici di accesso.

E' il caso, innanzi tutto, di piazza Sant'Agnese, che rappresenta il principale accesso da Nord, e dell'incrocio di San Biagio, che rappresenta invece il passaggio obbligato per i veicoli provenienti da Sud.

Piazza Sant'Agnese si configura oggi come nodo stradale a cinque rami (viale Calamandrei, via Bernabei, viale I Maggio, viale Sangallo e l'accesso al parcheggio n.1) disposti irregolarmente, recentemente semaforizzato al fine di aumentare i livelli di sicurezza delle diverse manovre. Permangono tuttavia problemi di transitabilità dei mezzi pesanti ed anche di incidentalità.

Per quanto concerne invece l'incrocio di San Biagio, collocato all'innesto della circonvallazione sull'ex SS146, esso insiste su una piattaforma piuttosto ampia e scarsamente organizzata, che determina problemi di leggibilità delle manovre e pertanto, anche in questo caso, di pericolosità. Tale nodo, inoltre, pur essendo fronteggiato da alcune frange edificate e dando accesso al notevole polo monumentale del tempio di San Biagio, è del tutto privo di attrezzature pedonali. Per la sua necessaria riorganizzazione la Polizia Municipale ha proposto un assetto a rotatoria, che è attualmente all'esame dell'Amministrazione Provinciale, subentrata all'ANAS nella gestione della strada.

1.2.5. La circonvallazione

La circonvallazione, formata dal viale I Maggio, con alcune sue varianti (via di San Pietro / via dell'Oriolo, via delle Lettere) aggira il Centro storico da Est, collegando piazza Sant'Agnese all'incrocio di San Biagio.

Lungo questo importante itinerario si segnalano alcuni elementi critici collaterali, quali in particolare l'assenza di illuminazione pubblica e la non continuità della banchina, che determinano un serio pericolo per la circolazione dei pedoni.

Il piano del traffico dovrà affrontare tali problematiche, curando in particolare la piena fruibilità, anche pedonale, dell'asse, in connessione con gli attestamenti del servizio di trasporto pubblico extraurbano e con il sistema della sosta.

Esso inoltre dovrà verificare l'opportunità di sostituire il tracciato esistente con un più esterno che, dipartendosi dall'ex SS146, riesca ad aggirare anche le parti moderne dell'abitato oltrepassando il nodo di Sant'Agnese in direzione di Nottola.

1.3. Le zone moderne del capoluogo

1.3.1. Il capoluogo comunale ed il centro storico

Il centro storico di Montepulciano ha rappresentato storicamente la polarità urbana di riferimento per un'ampia area, che include l'intera Val di Chiana Senese, estendendosi sino a parte della Val d'Orcia e dell'Amiata.

Tale ruolo, sistematicamente confermato dalla sussistenza di numerosi servizi pubblici e privati di riferimento per l'intero comparto Sud-Est della Provincia di Siena, ha dato luogo negli scorsi decenni ad una certa vitalità anche edilizia, con formazione, a Nord del centro storico, di un ampio comparto urbano di impianto moderno.

Questo comparto, prevalentemente residenziale, ospita però anche alcune attività di servizio di interesse sovracomunale. Prescindendo dal nuovo Ospedale (per il quale si rimanda al successivo paragrafo 1.4), si possono citare, quanto meno, le scuole superiori e la sede dell'ASL.

Le espansioni moderne del capoluogo condividono con il Centro storico le problematiche generali di accessibilità territoriale, sommandovene tuttavia altre, più specifiche, di assetto urbanistico. Infatti, l'edificazione si è appoggiata quasi esclusivamente agli antichi tracciati di crinale, rappresentati da via Calamandrei e via Bernabei, cui si connettono attraverso assi brevi e pendenti. Ne derivano problemi di continuità della rete stradale secondaria, ed anche di sovraccarico e/o di pericolosità dei nodi di innesto sugli assi primari.

Il modesto livello delle urbanizzazioni primarie determina anche problemi di sosta dei residenti: le rilevazioni della Polizia Municipale identificano al di fuori della ZTL un fabbisogno insoddisfatto di circa 341 posti-auto. Sebbene tali posti risultino facilmente reperibili su strade e piazzali sprovvisti di segnaletica orizzontale (oltre 700 posti), essi testimoniano comunque della necessità di una migliore organizzazione della rete viaria.

Le zone moderne del capoluogo: principali segnalazioni

- *Le espansioni moderne del capoluogo presentano alcune importanti problematiche di carattere urbanistico.*
- *L'edificazione grava quasi esclusivamente sui percorsi storici di crinale, raggiunti attraverso assi trasversali spesso molto stretti e/o pendenti.*
- *Il modesto livello delle urbanizzazioni primarie determina problemi di sosta dei residenti.*
- *Il comparto della Crocetta, esteso tra piazza Sant'Agnese e piazza Pietro Nenni, è molto frequentato ma anche abbastanza disordinato.*
- *Viale Calamandrei presenta problemi di sicurezza, legati alle velocità eccessive del flusso veicolare ed all'assetto non idoneo di numerosi innesti laterali.*
- *La zona di Montecavallo presenta assi viari ampi, che tuttavia si raccordano in modo poco chiaro al resto della rete.*
- *L'assetto di via Bernabei è ancora poco urbano.*

1.3.2. La Crocetta

Questo comparto urbano nodale si estende tra piazza Sant'Agnese e l'autostazione, accogliendo numerose attività di servizio di interesse comunale. In esso convergono tutti i principali assi viari di distribuzione del capoluogo: oltre al citato viale Calamandrei ed a via Bernabei, si attestano qui anche la circonvallazione (viale I Maggio) ed il principale accesso al centro storico (viale Sangallo).

La convergenza di questi assi in piazza Sant'Agnese determina problemi viabilistici già esposti nel paragrafo 1.2.4; tali problemi influenzano, peraltro, l'intero comparto urbano, che rappresenta il principale centro di vita esterno al centro storico.

In particolare, si segnala che le alte velocità del flusso veicolare su alcune direttrici determina una certa pericolosità dei frequentati attraversamenti pedonali, come ad esempio di quello tra piazza Pietro Nenni ed i giardini di Poggiofanti.

Inoltre, carenze delle attrezzature primarie si registrano nella stessa piazza Pietro Nenni, sede del mercato settimanale del giovedì, che è priva dell'impianto di illuminazione.

1.3.3. La direttrice settentrionale

Questa direttrice gravita su viale Calamandrei, che, connettendo piazza Sant'Agnesa alla Madonna delle Grazie e quindi a Nottola ed alle frazioni di valle, rappresenta il principale asse di distribuzione del capoluogo. Questa direttrice, oltre ad essere una delle strade urbane a maggior carico di traffico, presenta anche problemi specifici di pericolosità, legati, da un lato, alle elevate velocità dei flussi veicolari e, dall'altro, all'assetto non idoneo di molti innesti laterali, ed anche, in alcuni punti, dei percorsi pedonali (discontinuità delle banchine sul ponte delle Fontacce).

Lungo questa direttrice si trova l'antico ospedale civile, oggi in disuso, che rappresenta una preesistenza passibile di un riutilizzo terziario, da valutare sotto il profilo dell'accessibilità motorizzata, ed anche ciclopedonale.

Il quartiere residenziale sottostante si caratterizza, nella parte meridionale, per le problematiche urbanistiche generali già esposte, mentre in quella settentrionale (zona di Montecavallo) esso presenta assi viari talvolta assai ampi, ma comunque innestati in modo critico sul viale Calamandrei. La previsione di ulteriori espansioni edilizie in quest'area richiede certamente il completamento della maglia stradale, secondo modalità che dovranno essere specificate in sede di piano del traffico.

1.3.4. La direttrice orientale

Questa direttrice, di minore importanza rispetto alla precedente, gravita su via Bernabei, che collega piazza Sant'Agnesa alla Madonna delle Querce, e quindi a Cervognano ed Acquaviva, venendo a costituire una direttrice alternativa di collegamento tra le frazioni della Val di Chiana ed il capoluogo.

Assai meno frequentato di viale Calamandrei, questo asse è comunque interessato dal transito degli autobus di linea, che nelle ore di inizio e fine delle lezioni raggiungono il piazzale recentemente ristrutturato, antistante l'istituto "Redi".

La presenza dell'istituto scolastico, fortemente attrattivo nei confronti dell'ampio bacino territoriale circostante, è causa di considerevoli problemi di sosta. Inoltre, è da segnalare la mancata continuità delle attrezzature pedonali.

Per quanto concerne il rapporto con le zone residenziali, valgono le considerazioni già sviluppate nel paragrafo precedente.

1.4. L'ospedale di Nottola

1.4.1. Il nuovo polo ospedaliero comprensoriale

Una importante appendice funzionale del capoluogo comunale, distante da esso circa 5 km ma strettamente integrata al suo ruolo di polo ordinatore della Val di Chiana senese, è costituito dal nuovo monoblocco ospedaliero di Nottola.

Realizzato al fine di sostituire i piccoli ospedali di Montepulciano e Sinalunga, questo nuovo polo si colloca in posizione baricentrica rispetto al territorio comunale, inserendosi peraltro in un contesto nettamente extraurbano, che, di fatto, ne limita l'accessibilità alla sola mobilità motorizzata. Infatti, la frazione più vicina, quella di Gracciano, si trova comunque ad un paio di chilometri di distanza, da percorrersi lungo il tracciato dell'ex SS326, stretta e priva di banchine laterali.

1.4.2. La sosta

La collocazione extraurbana dell'ospedale, uni-tamente al carattere frammentario e poco visibile dei servizi di autolinea, determina, sia per gli addetti che per i degenti, un'accessibilità strettamente dipendente dall'uso dell'auto.

Ne conseguono problemi di sosta non del tutto indifferenti, pur in un contesto dimensionato con qualche larghezza, evidentemente non sufficiente a rispondere al fabbisogno indotto dalla nuova localizzazione.

L'ospedale di Nottola: principali segnalazioni

- *Il nuovo monoblocco ospedaliero di Nottola è raggiungibile quasi esclusivamente in auto.*
- *Ne derivano problemi di sosta importanti.*
- *Il bivio di Nottola presenta un assetto piuttosto confuso e pericoloso; si prevede la realizzazione di una doppia rotatoria.*

1.4.3. Il bivio di Nottola

La viabilità di accesso all'ospedale insiste sulla strada traversa di Montepulciano immediatamente prima del suo innesto lungo l'ex SS326 nel bivio di Nottola. Questa intersezione si caratterizza per un assetto molto peculiare, in quanto la traversa interseca la direttrice primaria proprio in corrispondenza di una curva molto pronunciata, che forma quasi un vero e proprio tornante.

L'assetto del nodo si presenta dunque piuttosto confuso e pericoloso, specie per quanto concerne le svolte a sinistra dal ramo Sud dell'ex 326 verso l'ospedale ed il capoluogo comunale.

Il progetto di variante all'ex SS326 prevede, in questo punto, la realizzazione di una doppia rotatoria di grande diametro, il cui esatto dimensionamento potrà sicuramente giovare delle rilevazioni di traffico condotte nel quadro del presente piano.

1.5. Sant'Albino

1.5.1. L'assetto urbano

Sant'Albino è una frazione d'impianto essenzialmente moderno, sviluppatasi lungo l'ex SS146 in direzione di Chianciano, intorno al complesso delle terme di Montepulciano. L'abitato si sviluppa prevalentemente a Nord-Est della strada, anche se non mancano, specie nella tratta più vicina al capoluogo.

Questa località presenta problematiche di rapporto con la rete stradale del tutto peculiari ed in buona misura differenti da quelle del capoluogo (comprese le sue espansioni moderne).

1.5.2. L'ex statale 146

L'ex strada statale 146 congiunge Montepulciano a Chianciano e Chiusi attraversando da Nord-Ovest a Sud-Est l'intero abitato di Sant'Albino. La traversa urbana insiste su una piattaforma di norma piuttosto larga – che tuttavia presenta un'unica strettoria abbastanza severa – e dotata pressoché ovunque di marciapiede su almeno un lato.

Sant'Albino: principali segnalazioni

- *Il traffico di attraversamento lungo l'ex SS146 è molto veloce e determina notevoli problemi di pericolosità.*
- *E' da valutare la realizzazione di una variante di tracciato.*
- *La rete viaria interna presenta problemi di connettività; i suoi innesti sull'ex SS146 sono numerosi e spesso poco sicuri.*

La circolazione è sempre scorrevole, anche durante il periodo primaverile ed estivo, durante il quale si verifica un lieve aumento del traffico turistico.

Le problematiche principali si ricollegano all'elevata velocità del flusso veicolare, che determina una notevole pericolosità degli attraversamenti pedonali e degli innesti della rete viaria minore. I problemi di sicurezza si associano a quelli di leggibilità/fruibilità degli spazi pedonali, ed anche a quelli di protezione e valorizzazione delle fermate del trasporto pubblico extraurbano.

1.5.3. La rete locale

La rete viaria interna all'abitato si estende soprattutto a Nord-Est dell'ex SS146, cui si riconnette con numerosi innesti, spesso caratterizzati da considerevoli problemi di visibilità. Secondo le segnalazioni della Polizia Municipale, diversi assi presentano un assetto non adeguato alla loro funzione: ad esempio, via dei Molini è eccessivamente stretta e presenta una notevole pendenza (va valutata l'istituzione di un senso unico a scendere con uscita da via dei Pioppi).

Più in generale, la frazione soffre della scarsa connettività della rete viaria interna. La prevista espansione della Zona Artigianale e l'auspicato rafforzamento del centro civico possono rappresentare importanti occasioni per realizzare alcuni completamenti od integrazioni, resi opportuni anche dall'incremento dei carichi veicolari.

Il rafforzamento delle connessioni locali potrebbe interessare anche via Fontellera, asse extraurbano di connessione con Acquaviva, oggi pavimentato solo parzialmente, ma potenzialmente in grado di alleggerire la situazione del traffico nel capoluogo.

1.6. Abbadia

1.6.1. Il traffico di attraversamento

Abbadia è una frazione prevalentemente rurale, sviluppatasi lungo un modesto crinale che segna le ultime propaggini collinari verso la Valle di Chiana, ortogonalmente al tracciato dell'ex SS146 (via Costituzione / via Il Giugno). Ne consegue una traversa urbana di lunghezza limitata, ma caratterizzata da un considerevole restringimento ed anche dal problematico innesto di via della Resistenza, che rappresenta in pratica l'unico asse di distribuzione dell'abitato.

Le problematiche dell'attraversamento urbano sono destinate a subire una sostanziale modifica con la realizzazione della variante di Abbadia e Gracciano. Va segnalato, peraltro, che il tracciamento di tale variante dovrà comunque tener conto dei nuovi insediamenti artigianali previsti in fregio al tracciato storico, tra le due frazioni.

1.6.2. La rete interna

Come si è detto, la frazione si estende come un lungo filamento urbanizzato intorno a via della Resistenza, asse secondario che costituisce anche una connessione locale con l'abitato di Montepulciano stazione (via Lauretana).

Lungo questa direttrice il traffico risulta abbastanza scorrevole – anche se vanno ricordate le difficoltà di transito dei veicoli pesanti lungo via Lauretana in corrispondenza del sottopassaggio della ferrovia e del ponte della Serra.

Abbadia: principali segnalazioni

- *La traversa urbana dell'ex SS 326 è interessata da un notevole traffico di transito.*
- *L'intersezione con via della Resistenza dovrebbe essere meglio attrezzata.*
- *All'interno dell'abitato si registrano conflitti tra pedoni e veicoli in sosta.*
- *Il transito dei veicoli pesanti lungo via Lauretana è difficoltoso.*

Più problematica appare la coesistenza tra i pedoni ed i veicoli in sosta, che occupano spesso irregolarmente i due lati della carreggiata limitando alquanto, e talvolta impedendo totalmente, il transito sul marciapiede. Tale situazione confligge, inoltre, con la necessaria valorizzazione del tratto centrale, contraddistinto dalla presenza della chiesa e del campo sportivo.

La viabilità minore, molto frammentata, presenta alcuni elementi critici, derivanti in genere dalla loro modesta attrezzatura. Ad esempio, via dei Greppi, nel tratto adiacente alla proprietà Parigi, essendo priva di cunette laterali, è soggetta ad allagamenti e smottamenti.

Infine, è da segnalare che l'assetto viario della frazione potrebbe subire una rilevante trasformazione a seguito della possibile realizzazione di nuovi assi viari in connessione alla riconversione della fornace.

1.7. Gracciano

1.7.1. Il traffico di attraversamento

Le condizioni di traffico di Gracciano risultano sostanzialmente analoghe a quelle di Abbadia, anche se la rete viaria locale presenta una configurazione leggermente più articolata della precedente.

La presenza di discreti flussi di attraversamento lungo l'ex SS326 (via Toscana / via Lazio) si accompagna qui ad una doppia svolta, sulla quale sono impostate le due intersezioni con via Marche e via Umbria. Quest'ultima, contraddistinta anche da una sensibile pendenza e da severi problemi di visibilità, è certamente da considerarsi piuttosto pericolosa: con l'aggravante di interessare l'asse viario principale dell'abitato.

Anche a Gracciano, come ad Abbadia, la realizzazione della variante all'ex SS326 è destinata a modificare considerevolmente i carichi veicolari interni alla frazione. A questo proposito, va osservato anche che la scelta di un tracciato in galleria sotto i margini occidentali dell'abitato, motivata dalla necessità di salvaguardare il più possibile i preziosi terreni viticoli circostanti, è destinata anche a rendere più attrattivo il nuovo itinerario rispetto ai flussi che oggi insistono sul tracciato storico.

Gracciano: principali segnalazioni

- *L'intersezione dell'ex SS326 con via Umbria presenta caratteristiche geometriche e funzionali tanto carenti da risultare pericolosa.*
- *La realizzazione della variante alla statale (in galleria) è destinata a modificare fortemente i carichi veicolari all'interno dell'abitato.*
- *I nuovi insediamenti previsti tra via Lazio e via Emilia richiedono una adeguata viabilità di accesso.*

1.7.2. La rete interna

La rete interna della frazione è impernata sulle vie Umbria ed Emilia, connesse tra loro soltanto attraverso un angusto passaggio centrale.

Il traffico lungo via Umbria risulta problematico per diversi motivi, fra cui si possono ricordare l'illuminazione insufficiente e la presenza di veicoli in sosta che impediscono la visuale sugli innesti laterali (in particolare quello di via Toscana). Inoltre, le strettoie presenti nel tratto tra via Toscana e via di Fontesambuco rendono difficoltoso il transito dei veicoli pesanti.

Secondo le segnalazioni della Polizia Municipale diversi assi stradali della frazione, non provvisti di adeguate cunette, sono soggetti ad allagamento: è il caso, in particolare, di via Marche, via di Graccianello e della stessa via Emilia, che inoltre presenta una tratta molto stretta (accesso al cimitero), con difficoltà di incrocio fra autoveicoli.

Le problematiche legate alla fragilità della rete viaria locale sono destinate ad aggravarsi con la realizzazione dei nuovi insediamenti previsti fra via Lazio e via Emilia, per i quali è tuttavia necessario definire un adeguato schema viario di accesso, che garantisca anche la necessaria sicurezza agli innesti sull'ex SS326.

1.8. Montepulciano stazione

1.8.1. La rete viaria interna alla frazione

Insieme a Sant'Albino, Montepulciano stazione rappresenta l'altro abitato di impianto relativamente recente, posto all'interno dei confini comunali. Si tratta, in questo caso, di un tipico insediamento "di scalo", sorto intorno alla stazione ferroviaria della linea Siena-Chiusi, ed ingranditosi man mano, dando vita ad una rete viaria abbastanza articolata e connessa.

Questa frazione ospita oggi diverse attrezzature di rilievo comunale (come ad esempio il centro sportivo), contendendo ad Acquaviva il ruolo di polo di servizi della parte bassa del territorio poliziano.

L'assenza di un nucleo storico vero e proprio e la collocazione decentrata rispetto all'ex SS326 fanno sì che a Montepulciano stazione non si registrino i problemi di sosta e/o di attraversamento evidenziati per la maggior parte delle altre frazioni; nondimeno, tale condizione si associa ad un'assetto viario poco differenziato e gerarchizzato, il che dà vita certamente a schemi di circolazione non troppo chiari.

Ne derivano numerose problematiche minute, fra cui si possono ricordare quanto meno le seguenti:

- il transito dei veicoli pesanti nel tratto compreso fra piazza Europa e via Cagliari è difficoltoso per la presenza di due curve a gomito piuttosto strette (è stata proposta la deviazione per via della Macchia, via del Santo, via della Fornace, SP456 ed ex SS326);
- l'intersezione tra via Genova, via di Nottola, via di Fontago e via Goito risulta poco leggibile ed è teatro di frequenti sinistri (si ipotizza la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza del cosiddetto Madonnino di Fontago);
- in via Firenze, via Cagliari e via Genova mancano i marciapiedi (una segnalazione pervenuta dal presidente del comitato di partecipazione indica che sarebbe opportuno realizzare una protezione per i pedoni diretti e provenienti da via Firenze a via Genova e precisamente nell'angolo del fabbricato del Consorzio Agrario sede di alcuni negozi, in quanto non vi è sufficiente visibilità per scorgere i veicoli in transito);
- nelle vie Torino, Aosta, Cuneo, Caserta e Fontago manca l'illuminazione pubblica (si propone la realizzazione dell'impianto esistente mai attivato di via Torino ed Aosta, il prolungamento di via Cuneo fino alla lottizzazione il Bosco, via Fontago fino a via di Casale e via Cagliari fino ad incrocio con via Caserta compresa quest'ultima per tutta la sua estensione);
- in corrispondenza del mercato del sabato (e di quello mensile del quarto martedì) vengono chiuse al traffico piazza della Posta, via Roma ed area adiacente;
- la strada che congiunge piazza Italia a via di Casale (in parte comunale ed in parte vicinale) risulta in alcuni tratti eccessivamente stretta; laddove l'ampliamento del breve tratto non asfaltato potrebbe renderla utile come alternativa di collegamento tra contrada di Fontago e quella della Corbaia, soprattutto in occasione di manifestazioni che richiedono la chiusura totale della strada principale (in particolare la Fiera della Maestà del Ponte).

Nel loro insieme, questi elementi connotano una situazione forse un po' troppo frammentata e di non elevata qualità, priva di un vero e proprio spazio pubblico centrale e pertanto abbastanza contrastante con il carattere del centro storico, ed anche con quello dei nuclei storici di alcune altre frazioni (in particolare Acquaviva).

1.8.2. La zona industriale

Montepulciano stazione è anche l'unico comparto poliziano a caratterizzarsi per l'esistenza di un comparto produttivo abbastanza ampio e segregato dalla zona residenziale. Esso sorge infatti prevalentemente al di là dell'autostrada A1, dando luogo a qualche specifico problema di accessibilità.

In particolare, è da caratterizzare che la caratterizzazione del comparto, che ospita uno stabilimento di produzione di manufatti in cemento di rilevanti dimensioni, è tale da indurre frequenti trasporti eccezionali in ingresso e/o in uscita. L'itinerario normalmente impiegato per raggiungere l'autostrada A1 (casello di Val di Chiana) si sviluppa lungo l'ex SS326, comportando l'attraversamento di numerosi centri abitati, tra cui Torrita di Siena, Abbadia, Gracciano ed in parte la stessa Montepulciano stazione.

Montepulciano stazione: principali segnalazioni

- *Frazione di impianto moderno, Montepulciano stazione presenta una rete viaria poco gerarchizzata e caratterizzata da numerosi micro-problemi di sicurezza e fruibilità.*
- *In generale, la qualità degli spazi pubblici, anche centrali, non è molto elevata.*
- *La zona industriale è accessibile dall'esterno soltanto lungo itinerari che comportano l'attraversamento di centri abitati.*
- *La stazione ferroviaria non è collegata al centro storico da un servizio di trasporto pubblico adeguato.*
- *Lungo via di Nottola dovrebbe essere realizzata una pista ciclopedonale.*

La ricerca di un'alternativa per l'accesso a tale comparto rappresenta uno degli stimoli fondamentali a verificare, in sede di piano del traffico, la fattibilità del nuovo svincolo autostradale, da localizzarsi in posizione intermedia tra quelli di Chiusi e Val di Chiana, e cioè nelle vicinanze dell'area di servizio esistente proprio all'altezza dell'abitato di Montepulciano stazione.

1.8.3. La stazione ferroviaria ed i servizi di trasporto pubblico per l'ospedale ed il capoluogo

La stazione ferroviaria, primo polo generatore dell'abitato, si caratterizza oggi per un servizio di tipo regionale, sufficientemente articolato, diretto da Chiusi a Siena e viceversa. Tale servizio è frequentato, pur in misura limitata, sia da residenti che anche da turisti diretti verso il centro storico.

La scarsità dei collegamenti di trasporto pubblico fra la stazione il capoluogo e gli altri poli di servizi esistenti (primo fra tutti l'ospedale di Nottola) rappresenta una carenza da più parti evidenziata: alcune segnalazioni indicano l'esistenza di un flusso *pedonale* diretto dalla stazione verso l'ospedale (circa 4 km) ed il centro storico (circa 9 km). Tale circostanza testimonia delle difficoltà incontrate dagli utenti del servizio ferroviario diretti a Montepulciano che, forse a buon diritto, sembrerebbero aspettarsi di poter raggiungere il capoluogo mediante un mezzo motorizzato.

Ai fini del potenziamento del trasporto pubblico, è stato proposto un sondaggio tra i cittadini ed i dipendenti ospedalieri per verificarne l'opportunità e la necessità. In tal senso, le indagini da effettuarsi nel quadro del piano del traffico potranno fornire alcune indicazioni di interesse.

1.8.4. Via di Nottola

Il collegamento fra Montepulciano stazione, l'ospedale ed il centro storico avviene in prevalenza mediante via di Nottola. Tale direttrice è interessata da flussi di traffico di qualche entità (anche pesanti), che contrastano con la sua sezione ristretta e priva di banchine.

La via, inoltre, è abbastanza utilizzata da ciclisti e pedoni: si tratta soprattutto di persone anziane dirette al cimitero di Gracciano oppure anche al monoblocco ospedaliero; ma anche da giovani impegnati nello *jogging* e da turisti che tentano di raggiungere il centro storico.

Viste le caratteristiche della strada, la Polizia Municipale ha proposto di vietare il transito dei mezzi pesanti e/o la realizzazione di una pista ciclopedonale per tutta la sua estensione.

1.9. Acquaviva

1.9.1. Il traffico di attraversamento

Acquaviva è la più grande, e probabilmente anche la più dinamica, fra le frazioni poliziane, contendendo il ruolo di polo ordinatore della parte pianeggiante del territorio comunale a Montepulciano stazione. A differenza di quest'ultima, tuttavia, essa si è sviluppata intorno ad un nucleo storico di un certo spessore, caratterizzato dalla presenza di alcune emergenze storico-architettoniche rilevanti.

La presenza di un nucleo storico importante, storicamente innervato sul tracciato dell'ex SS326, è alla base anche del grave problema di attraversamento urbano che contraddistingue questa frazione. Infatti, la lunga traversa della statale si caratterizza, almeno in alcuni punti, per una sezione decisamente ristretta, e, nonostante gli interventi realizzati negli ultimi anni, per una persistente incompletezza delle attrezzature di base (a partire dai marciapiedi). I flussi di traffico sono piuttosto intensi e caratterizzati da una rilevante incidenza dei mezzi pesanti, e si accompagnano anche ad una domanda di stazionamento non pienamente soddisfatta da un'offerta molto concentrata su piazzali esterni, accessibili dalle strade trasversali.

Le problematiche di sicurezza della circolazione pedonale, di inquinamento e di sosta, associate al traffico di attraversamento, debbono considerarsi prioritarie a livello di piano del traffico comunale.

D'altro canto, la realizzazione della variante all'ex SS326 (qui prevista a Nord-Est dell'abitato) è destinata a modificare profondamente la configurazione dei flussi di traffico – specie pesante – rendendo possibile una riqualificazione complessiva degli spazi pubblici centrali della frazione.

1.9.2. La rete interna

Acquaviva dispone di una rete stradale interna all'abitato abbastanza estesa e connessa, che presenta tuttavia alcune problematiche non trascurabili, anche a fronte della situazione, certamente più grave, che contraddistingue la traversa urbana principale.

Le segnalazioni della Polizia Municipale indicano che il traffico sulle vie minori è abbastanza scorrevole, anche se in alcuni punti il transito dei mezzi pesanti risulta difficoltoso: è il caso, in particolare, del tratto compreso fra via F.lli Braschi e via dei Mori, e di quello compreso fra via del Tombino e via delle Vecchie Mura. Allo stato attuale non risultano soluzioni alternative se non una presenza più costante di personale di polizia; in prospettiva è da valutare la realizzazione di un bypass di connessione diretta tra via del Santo e l'ex SS326 in località Salcheto, in modo da alleggerire il traffico nelle zone centrali.

La circolazione pedonale all'interno della frazione ha trovato un sicuro giovamento dalla realizzazione dei nuovi marciapiedi, che potrebbero comunque venire ulteriormente estesi, anche

Acquaviva: principali segnalazioni

- *La traversa urbana dell'ex SS326, stretta e caratterizzata dalla presenza di diverse funzioni urbane, è interessata da elevati flussi di traffico, anche pesante.*
- *Lungo quest'asse, vi sono anche considerevoli problemi di sosta, con limitazione della fruizione pedonale dei marciapiedi.*
- *La rete minore è interessata da flussi di traffico molto più modesti, ma richiede alcuni interventi di completamento.*
- *Va verificato lo schema di accesso al nuovo insediamento commerciale previsto presso il campo sportivo.*
- *La costruzione di nuovi insediamenti residenziali presso le scuole può accompagnarsi alla realizzazione di nuove connessioni interne all'abitato.*

sfruttando i sensi unici presenti, specie in corrispondenza dei percorsi di accesso alle attrezzature presenti (come il campo sportivo di via dei Mori).

E' da segnalare anche l'assenza di illuminazione pubblica in via del Santo nel tratto fiancheggiato da abitazioni, sino all'intersezione con via della Macchia (zona artigianale).

La parte centrale della frazione è interessata dal mercato settimanale del martedì, che comporta la chiusura di via Galilei e di via Repetti nel tratto compreso tra via Da Vinci e via Gaci. Immediatamente a Nord-Est di tale comparto è prevista la realizzazione di un nuovo supermercato, che pone però alcuni problemi di accessibilità, in particolare rispetto alla via Mori. Tali problematiche si intrecciano con il tema dell'accesso alle scuole, che potrebbero essere affrontate anche attraverso la nuova viabilità da realizzarsi in connessione agli interventi edilizi previsti nelle zone circostanti.

A fronte di queste problematiche, il piano del traffico dovrà definire l'assetto gerarchico della rete e gli schemi di circolazione da attuarsi all'interno dell'abitato, prima e dopo la realizzazione della variante all'ex SS326.

1.9.3. Salcheto e Tre Berte

I due nuclei di Salcheto e Tre Berte, sviluppatasi lungo il tracciato dell'ex SS326 ad Est di Acquaviva, formano oggi delle appendici funzionali a prevalenza rurale quasi saldate a questa frazione.

I problemi legati al traffico di attraversamento si connotano qui, viste le elevate velocità del flusso veicolare, essenzialmente in termini di sicurezza. C'è la necessità di proteggere gli attraversamenti pedonali, specie in corrispondenza delle poche funzioni commerciali presenti. Inoltre. È necessario mettere in sicurezza alcuni nodi di connessione alla rete secondaria.

Fra questi ultimi, si può ricordare la strada comunale di Argiano, asfaltata soltanto in piccola parte, che se opportunamente potenziata potrebbe rappresentare una connessione alternativa tra Acquaviva e Sant'Albino, alleggerendo un po' i carichi veicolari all'interno del capoluogo comunale.

1.10. Valiano

1.10.1. L'assetto urbano

La piccola frazione di Valiano, collocata sui primi rilievi collinari ad Est della Val di Chiana, presso il confine con le province di Perugia e di Arezzo, rappresenta l'abitato più lontano dal capoluogo comunale, da cui dista circa 13 chilometri.

Piuttosto importante dal punto di vista storico, Valiano ha conosciuto negli ultimi decenni, vista anche la sua posizione decentrata rispetto alle principali direttrici di traffico, uno sviluppo assai contenuto, se non addirittura un relativo declino.

Questa situazione generale influenza anche le problematiche viabilistiche, che si differenziano da quelle delle altre frazioni per aspetti come la sosta – i posti disponibili sono più che sufficienti – ed anche il rapporto con le nuove edificazioni – qui poco rilevanti in assoluto.

E' invece più sentita che altrove la scarsità dei collegamenti con il centro, specie per quanto riguarda il trasporto pubblico.

**Valiano:
principali segnalazioni**

- *E' la frazione più distante dal capoluogo, penalizzata dal punto di vista dei collegamenti e caratterizzata da un modesto tasso di sviluppo.*
- *L'intersezione tra via Lauretana e via del Santo è pericolosa.*

Il Piano Strutturale in corso di redazione assume per questo abitato obiettivi di sostegno e valorizzazione, che possono far leva sulle considerevoli preesistenze stocio-architettoniche interne all'abitato, ma debbono comunque misurarsi con strategie ragionevoli di riavvicinamento alle più dinamiche frazioni del fondovalle.

1.10.2. Il traffico di attraversamento

L'abitato di Valiano è attraversato nella sua interezza dal tracciato della SP17 (via Lauretana), che qui presenta un traffico piuttosto modesto e tale da non dar luogo ad alcuna problematica di fluidità. Vanno comunque segnalate le difficoltà di transito dei veicoli pesanti nella tratta urbana (tra via di Terra Rossa e via delle Chianacce), per la presenza di due curve a gomito piuttosto strette e della strettoria esistente tra piazza della Torre e via della Fonte.

Questo asse presenta invece alcuni rilevanti problemi di sicurezza, legati da una parte all'assenza di protezioni nel tratto che costeggia il canale Maestro e dall'altra all'assetto dell'intersezione con via del Santo, dove sono segnalati numerosi incidenti stradali, anche molto gravi (la Polizia Municipale propone di richiedere alla Provincia la realizzazione di una rotatoria).

Il tema del traffico di attraversamento deve essere letto, in questo caso, anche nel senso degli obiettivi di rivitalizzazione dell'abitato e di potenziamento dei suoi collegamenti con il resto del territorio comunale.

1.11. Le zone extraurbane ed i nuclei minori

1.11.1. Le aree agricole

L'ampissimo territorio comunale di Montepulciano include al suo interno aree agricole di notevole estensione, coltivate ad ortaggi (in Val di Chiana) e soprattutto a vite (in collina).

La qualità delle lavorazioni vinicole, oltre ad essere uno dei fondamentali sostegni dell'economia locale, è anche fonte di identità sociale per la maggior parte dei residenti: a Montepulciano vi sono luoghi extraurbani che entrano a far parte del vissuto collettivo quasi al pari dei principali spazi pubblici del centro storico. La conservazione del paesaggio agrario si connota dunque come obiettivo fondamentale, per ragioni al contempo economiche e di valorizzazione paesistica del territorio. E' una circostanza resa chiara dalle modalità di tracciamento della variante all'ex SS326, che nell'attraversamento delle ultime propaggini collinari (Abbadia e Gracciano) apparre molto attenta alla limitazione dei consumi di suolo diretti ed indiretti, associati alla sua realizzazione.

Nelle aree rurali del territorio non si segnalano particolari problematiche di sovraccarico veicolare; anche se è ben chiara la presenza di itinerari minori – a volte di vere e proprie “fughe” dalla viabilità primaria – utilizzate dai residenti.

Nel contempo, l'obiettivo generale di valorizzazione paesistica, ed anche turistica, del territorio collinare aperto, potrà condurre in futuro ad un rafforzamento dei servizi ricettivi dispersi: a parte la possibilità di sviluppo di ulteriori aziende agrituristiche, si segnala a questo proposito l'ipotesi di realizzazione del campeggio comunale, con ostello eventualmente annesso.

Le zone extraurbane: principali segnalazioni

- *Le aree agricole, specie in collina, presentano un elevato valore paesistico ed anche economico.*
- *Alcuni itinerari minori sono interessati da fenomeni di “fuga” del traffico dagli itinerari principali.*
- *A Graccianello è ipotizzata la realizzazione del nuovo campeggio comunale.*

Il piano del traffico dovrà verificare tali ipotesi, garantendone la compatibilità con la prospettiva generale di protezione e valorizzazione del paesaggio agrario poliziano.

1.11.2. Ascianello

Il piccolo nucleo rurale di Ascianello è localizzato lungo itinerari viabilistici minori di connessione fra Torrita, Abbadia ed il capoluogo comunale.

Tale nucleo, collocato in una delle aree di produzione vinicola di maggior pregio, non è interessato da alcuna rilevante ipotesi di sviluppo; mentre dovrà essere adeguatamente tutelato dalla possibile crescita dei flussi di traffico.

1.11.3. Cervognano

Il nucleo rurale di Cervognano è collocato al crocevia di alcuni percorsi rurali provenienti da Acquaviva, da Sant'Albino e dal capoluogo, alcuni dei quali sono interessati da non trascurabili flussi di traffico locale.

Già interessato dall'impianto di motocross, Cervognano rappresenta anche il possibile sito per la realizzazione del campeggio comunale. Il tema del controllo del traffico di attraversamento, in questo caso, dovrà coniugarsi con quello dell'adeguamento delle direttrici di accesso, destinate ad accogliere il transito di caravan ed autocaravan.

SEZIONE II
- ANALISI CONOSCITIVA -

- 1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE**
- 2. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO**
- 3. ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO**
- 4. ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO**
- 5. ANALISI DELL'INCIDENTALITA'**

2.1. Inquadramento territoriale

2.1.1. Generalità

Collocato al margine sud-occidentale della Val di Chiana, Montepulciano è centro di grande rilevanza storico-monumentale, sviluppatosi nel corso dei secoli su una delle massime elevazioni dello spartiacque che la separa dalla Val d'Orcia, sino a divenire il principale polo ordinatore dell'intero comparto Nord-Est del territorio senese, da Sinalunga a Chiusi. Esso è oggi capoluogo di una circoscrizione comunale molto estesa (165 kmq), che include un buon tratto di fondovalle, ed anche le prime propaggini del versante chianino orientale, con le frazioni di Abbadia, Gracciano, Montepulciano stazione, Acquaviva e Valiano, cui si aggiunge quella di Sant'Albino, sorta in posizione intermedia fra il capoluogo e Chianciano Terme.

L'andamento demografico del territorio poliziano rispecchia fedelmente alcune fondamentali trasformazioni strutturali, conosciute dall'economia della Val di Chiana negli ultimi decenni. La popolazione comunale, cresciuta gradualmente dai 12.700 abitanti del 1861 ai 17.365 del 1951, subì nei due decenni successivi quasi un tracollo, stabilizzandosi poi intorno alla soglia dei 14 mila abitanti (14.356 nel 1971, 13.927 nel 2003). La congiuntura degli anni Cinquanta e Sessanta, legata alla crisi delle produzioni agricole ed all'inurbamento delle popolazione verso le principali città, segnò un indebolimento, cui il territorio poliziano ha saputo rispondere attraverso l'innalzamento della qualità delle produzioni agricole (in particolare la viticoltura) e lo sviluppo del settore turistico. Nel contempo, il potenziamento delle vie di comunicazione tra Firenze e Roma attraverso la Val di Chiana (autostrada del Sole, completata nel 1964, linea ferroviaria direttissima, completata nel 1992) ha posto le premesse per il rafforzamento dei comparti produttivi del fondovalle, che si sono parzialmente riorientati al settore secondario.

Quest'ultimo fenomeno ha certamente ingenerato alcune importanti tensioni fra la struttura urbana storica poliziana e gli insediamenti di fondovalle, riconducibili ad alcune sue frazioni, ma anche a poli come Sinalunga o Chiusi, favoriti dallo sviluppo infrastrutturale. A tali tensioni, tuttavia, il territorio di Montepulciano sembra aver risposto positivamente, riproponendo anche in forme nuove il suo ruolo storico di polo ordinatore della Val di Chiana senese, recentemente ribadito dalla localizzazione del monoblocco derivante dall'unificazione dell'ospedale con quello di Sinalunga.

Il carattere certo piuttosto articolato, ma nel complesso sufficientemente equilibrato, di queste tendenze, è del resto confermato dall'andamento demografico delle singole frazioni: se il relativo declino del peso insediativo del capoluogo è contrastato da un centro abitato come quello della stazione, la frazione maggiormente dinamica – Sant'Albino, coinvolto nelle dinamiche di sviluppo del polo termale di Chianciano – si trova ancora in ambito collinare; con il risultato di una sostanziale invarianza della ripartizione del carico demografico tra i diversi comparti del territorio comunale.

Oggi, dunque, Montepulciano sembra aver raggiunto un proprio equilibrio, largamente basato sul connubio tra produzioni agricole di eccellenza e sviluppo turistico, che si affiancano ai tradizionali caratteri di centralità rispetto al territorio chianino.

- Cenni storici -

Collocata sul sito di un probabile castelliere tardoetrusco posto a difesa della via che collegava Chiusi a Cortona ed alla costa adriatica, ed anche dei percorsi interni della transumanza verso Roselle e Vetulonia, a cavallo delle valli dell'Orcia e della Chiana, Montepulciano è in realtà centro urbano di origine altomedievale. Soltanto a partire dal tardo impero, infatti, il graduale abbandono degli interventi di regimazione idraulica attuati dagli Etruschi, e soprattutto dai Romani, provocando l'inevitabile impaludamento del fondovalle, determinano l'esodo della popolazione verso i centri di mezza costa, collegati da percorsi in quota o di crinale.

Le prime vestigia del centro storico sono attestate in epoca longobarda, quando il declino insediativo della Val di Chiana viene accentuato dallo spostamento dell'antico tracciato della via Cassia romana (aperta nel 220 a.C.) verso Ovest, con lo scopo di allontanarlo dai domini bizantini dell'Italia adriatica, a formare quella che diventerà da lì a breve la via Francigena. Nel 714 è documentata la presenza del *Castrum Politiano*, che si eleva sul colle opportunamente spianato, insieme alla Pieve di Santa Maria (sorta sul luogo dell'odierna Cattedrale). Questo nucleo generatore dell'abitato altomedievale (il Sasso) viene precocemente fortificato e cinto di mura.

In quest'epoca, l'economia locale è basata sullo sfruttamento delle zone paludose del fondovalle, non meno che sulla produttività dei declivi collinari. L'insediamento rurale, del resto, dev'essere già abbastanza sviluppato, se si considera che la frazione di Gracciano è identificabile con il villaggio di Greciliani citato in un documento del 775, e che quella di Acquaviva è menzionata per la prima volta nell'803. Anche Valiano è citata, come fortificazione a controllo della Valle, immediatamente dopo il Mille.

Nel corso del XII secolo, lo sviluppo dello stato senese diventa fattore di contesa locale: controllando le comunicazioni tra la Val di Chiana e la Val d'Orcia, Montepulciano viene torna ad assumere un ruolo strategico fondamentale. Nel 1154 scoppia la guerra tra Firenze e Siena per il possesso della città, che dopo il 1157 viene cinta da una nuova cerchia murata. Nel 1202 Montepulciano si dà a Firenze; ma nel 1232, dopo anni di combattimenti, i senesi la espugnano radendone al suolo la rocca, le mura e le torri. Ma pochi anni dopo, forzati alla pace con Firenze, devono rinunciare al loro dominio sulla città. Poche sono le testimonianze architettoniche di quest'epoca tormentata: a parte alcuni elementi sopravvissuti all'interno del centro storico, è possibile ricordare forse soltanto la chiesa di Sant'Andrea a Cervognano (XII secolo), oggi in stato di rovina.

A seguito della vittoria ghibellina di Montaperti (1260), il re Manfredi risottopone la città al dominio di Siena, che ne ricostruisce le mura (1281), includendovi le espansioni urbane settentrionali. Per circa tre secoli Montepulciano passa alternativamente nell'orbita di Siena e di Firenze, mentre al suo interno, favorito dall'abbondante produzione di zafferano e guado – materie tintorie di primaria importanza, si consolida un potente ceto mercantile e manifatturiero. Già a quest'epoca, la città è nota anche come centro agricolo specializzato nella produzione e nel commercio del vino.

Con il diffondersi dei traffici, si assiste anche all'ampliamento dell'impianto urbano, dapprima (sec.XIII) in direzione dell'altura occupata dalla chiesa di San Francesco, e quindi lungo l'attuale via Voltaia nel Corso, fino alla piazza delle Erbe. Risalgono a quest'epoca la chiesa di Sant'Agostino (fondata nel 1285, completamente rinnovata a partire dal 1429), la Porta delle Farine od a Cagnano (aperta verso la fine del XIII secolo) e la chiesa di Santa Maria dei Servi (sec.XIV).

Al 1337 risalgono i primi riscontri degli Statuti della città. Durante il XIV secolo la città è oggetto di discordie interne sotto il dominio della famiglia Del Pecora, le cui fazioni si riuniscono, di volta in volta, alle forze di Siena, e poi di Perugia e di Firenze, cercando di ampliare il dominio diretto della città. Con la battaglia di Torrita di Siena (1358), Valiano passa al comune di Perugia, che ne dona il castello alla famiglia dei Del Pecora.

Nel 1384, Firenze acquista Arezzo per 40 mila scudi d'oro, e subito si pone il problema della bonifica della Val di Chiana. Per migliorare il deflusso delle acque del Chiana verso l'Arno, i fiorentini ordinano l'escavazione del fosso maestro (1388) ma l'operazione, ripetuta nel corso del XV secolo, non ottiene i risultati sperati: nei disegni leonardeschi, la valle viene descritta come un unico grande lago, articolato in bacini secondari.

Ciò non impedisce a Firenze di estendere rapidamente il suo dominio sulla valle, all'interno di uno Stato che tende ad assumere ormai dimensioni regionali. La stipulazione della pace con Siena (1404) le conferisce il controllo sia su Cortona che su Montepulciano. Nel 1427 anche gli abitanti di Valiano si sottomettono alla signoria fiorentina. Nella città poliziana ha inizio un processo di riqualificazione, che prende avvio dalla sistemazione della piazza Grande, con la ristrutturazione del Palazzo Comunale (1440-69) ad opera del fiorentino Michelozzo, che vi coniuga la nuova cultura dell'Umanesimo con il perdurante gusto gotico.

La seconda metà del XV secolo è un'epoca di grande sviluppo, segnata anche dalla presenza di Poliziano, poeta umanista nato a Montepulciano nel 1454. Ma nel 1495, presumibilmente con l'aiuto dei Medici espulsi da Firenze, la città passa nuovamente sotto il dominio senese. Si tratta peraltro di una breve parentesi, al termine della quale essa torna definitivamente allo stato fiorentino (1511).

Nella prima metà del XVI è attivo in città Antonio da Sangallo il Vecchio, che progetta la Fortezza da Basso o di Poggiofanti, e vi realizza la chiesa di San Biagio (1518-45), unanimemente considerata il suo capolavoro.

Alla metà del '500, con la caduta dello stato senese, la Toscana è ormai unificata sotto il dominio fiorentino. Cosimo I procede alla riorganizzazione dell'assetto amministrativo locale, attribuendo a Montepulciano la dignità di città, ma anche conferendo autonomia ai centri minori circostanti (come Valiano). Eretta a sede vescovile direttamente soggetta alla Santa Sede (1561), la città celebra l'acquisito potere economico e politico con un progetto di rinnovamento dell'immagine urbana e dell'edilizia civile, religiosa e militare, avvalendosi del contributo, oltre che di Antonio da Sangallo il Vecchio, anche di Baldassarre Peruzzi, di Ippolito Scalza e del Vignola. Sorgono così il Palazzo Avignonesi (metà del '500), il Palazzo Cervini (1555), le Logge del Grano (dal 1570), il santuario della Madonna delle Grazie (progettato negli ultimi decenni del secolo da Ippolito Scalza); e si attua anche, su disegno di Scalza, il rifacimento del Duomo (1592-1630).

Tuttavia, la formazione dello Stato toscano porta con sé anche un processo di infeudazione che tende a comprimere le autonomie comunali, favorendo tra l'altro lo sviluppo della mezzadria. In questo quadro si collocano i nuovi tentativi di bonifica della Val di Chiana, compiuti dai Medici. Facendo seguito agli studi di Enea Gaci, Galileo Galilei ed Evangelista Torricelli, nel 1643 si dà inizio alle operazioni di prosciugamento tramite colmate, che restano tuttavia incomplete vista l'impossibilità di intervenire sul margine del bacino tiberino, collocato all'interno dello Stato Pontificio.

A scala urbana, il XVII secolo si connota per un certo rallentamento dell'attività edilizia, che tuttavia include la realizzazione del Collegio Vescovile (ora Palazzo di Giustizia, fondato dai Gesuiti nel 1630), della Chiesa del Gesù (iniziata da G.B. Arrigoni nel 1691) e del Santuario della Madonna delle Querce (fondato nel 1694).

Fra il 1703 ed il 1736, la realizzazione delle colmate conosce grandi progressi, cui fa seguito l'istituzione delle dieci grandi fattorie granducali di Foiano, Bettolle, Abbadia, Acquaviva, Dolciano, Chianacce, Creti, Montecchio, Vesponi, Frassineto e Fontarronco, a cui fanno capo da 20 a 40 poderi. Con l'avvento della dinastia lorenesa (1737) ciascun podere si dota di un'ampia e solida residenza rurale – la casa leopoldina – di cui restano numerosi e pregevoli esempi anche nel territorio poliziano, principalmente nell'intorno della fattoria granducala di Abbadia (oggi Villa Bastogi). La campagna di bonifiche condotta nel corso del Settecento dai granduchi lorenesi è intensa e fortunata; essa si associa alla riorganizzazione amministrativa ed anche al miglioramento della rete viaria, e conduce al nuovo sviluppo produttivo delle zone di fondovalle. Nel 1774 la città ottiene dal granduca Leopoldo nuovi statuti, che ne accrescono l'importanza, estendendo la sua giurisdizione anche al versante orientale della valle (zona di Valiano). Il tessuto urbano viene riqualificato con il completamento del Duomo e la costruzione della Chiesa della Maestà del Ponte – già Madonna del Salarco – a Fontago (1770), e del teatro Poliziano (1793-95, su progetto di Giacomo e Sebastiano Barchi).

Nel 1780, la stipulazione del concordato con lo Stato Pontificio permette di superare l'ostacolo maggiore per la definizione del bacino idrico della Val di Chiana: presso Chiusi viene stabilito uno spartiacque artificiale tra i bacini del Tevere e dell'Arno, il che permette di condurre a termine le operazioni di bonifica seguite da Vittorio Fossombroni ed Alessandro Manetti.

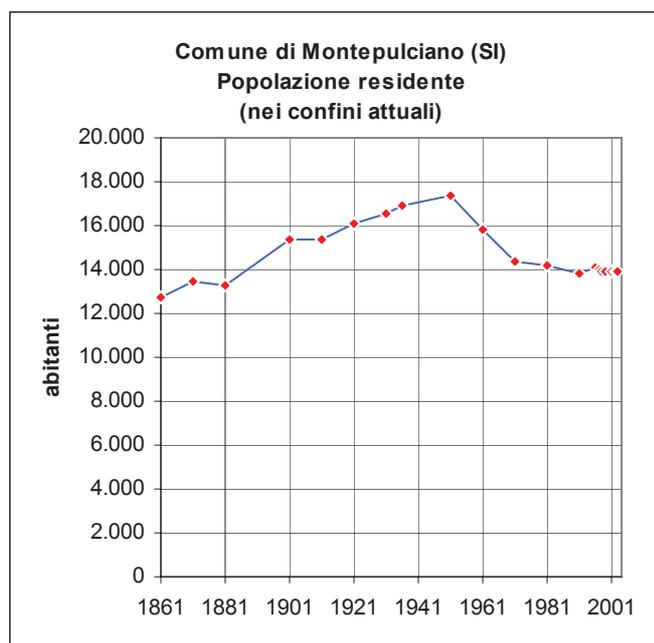
Durante il periodo napoleonico (1808-12) Montepulciano è sottoprefettura del dipartimento dell'Ombrone, facente capo a Siena. Nonostante il perdurare di alcuni importanti problemi idraulici, il secolo XIX vede emergere la Val di Chiana come asse portante del sistema di comunicazione regionale, e poi nazionale: la realizzazione della strada ferrata Firenze-Roma (1862-66) e Siena-Chiusi comporta uno spostamento verso la piana delle attività commerciali e produttive. Il centro storico, collegato alla stazione da una linea ferroviaria a scartamento ridotto, riorganizza l'accesso settentrionale alla città murata, realizzando la piazza attrezzata a verde nel giardino di Poggiofanti (1866-75).

Il XX secolo vede il completamento delle opere di bonifica (allargamento del Canale Maestro, 1910) ed anche la riduzione del ruolo amministrativo della città (eliminazione della sottoprefettura, 1927). La realizzazione della direttissima Firenze-Bologna (1934) accentua l'importanza della strada ferrata della Val di Chiana, ma è soltanto nel secondo dopoguerra, con la realizzazione dell'Autostrada del Sole (1964) e della direttissima Firenze-Roma (1976-92) che la Valle assume l'aspetto di un "corridoio" di transito, percorso da infrastrutture che si associano ai primi segni di urbanizzazione industriale e terziaria, ed anche allo sviluppo della frequentazione turistica della città e dei poli circostanti, quali ad esempio l'area termale di Chianciano Terme.

Al volgere del secolo, il consolidamento del quadro demografico poliziano sembra rispecchiare il perseguimento di un equilibrio basato sull'integrazione delle attività di servizio, associate al ruolo storico di polo ordinatore della Val di Chiana senese, con le produzioni viticole di eccellenza ed uno sviluppo turistico rispettoso dei valori storico-architettonici e paesistico-ambientali.

POPOLAZIONE RESIDENTE (1861-2001)

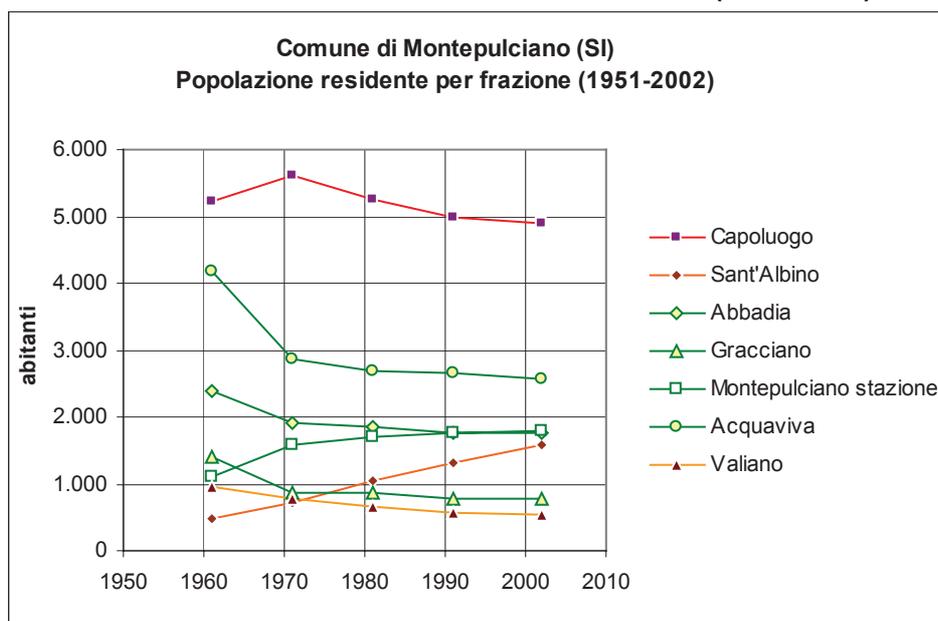
Comune di Montepulciano (SI) Popolazione residente (nei confini attuali)		
Anno	abitanti	incr. medio annuo
1861	12.683	
1871	13.494	+0,62%
1881	13.256	-0,18%
1901	15.384	+0,75%
1911	15.365	-0,01%
1921	16.067	+0,45%
1931	16.570	+0,31%
1936	16.866	+0,35%
1951	17.365	+0,19%
1961	15.820	-0,93%
1971	14.356	-0,97%
1981	14.170	-0,13%
1991	13.856	-0,22%
1996	14.110	+0,36%
1997	14.042	-0,48%
1998	13.950	-0,66%
1999	13.890	-0,43%
2001	13.883	-0,03%
2002	13.869	-0,10%
2003	13.927	+0,42%



- L'andamento demografico del Comune di Montepulciano si contraddistingue per tre fasi nettamente distinte.
- La prima fase, che si è sviluppata dall'Unità d'Italia sino al 1951, si caratterizza per tassi di crescita abbastanza regolari, che hanno portato la popolazione comunale dai 12.683 abitanti del 1861, agli oltre 17.000 del secondo dopoguerra.
- Nei successivi vent'anni, si assiste invece ad un netto e repentino decremento, che fa scendere la popolazione sino al livello di 14.356 abitanti, registrato nel 1971.
- Tra il 1971 ed oggi la popolazione si stabilizza intorno ai 14 mila abitanti. Al censimento 2001 il carico demografico del Comune ammontava a 13.883 abitanti, mentre il dato anagrafico al 31 dicembre 2003 è pari a 13.927 unità.
- Nel complesso, l'andamento della popolazione sembra rispecchiare soprattutto il rapporto esistente fra i livelli di sussistenza garantiti dalle produzioni agricole primarie, e l'attrazione esercitata dai grandi centri urbani, cui può certamente essere imputato il decremento del periodo 1951-71.

Fonte: ISTAT

POPOLAZIONE RESIDENTE PER FRAZIONE (1951-2001)

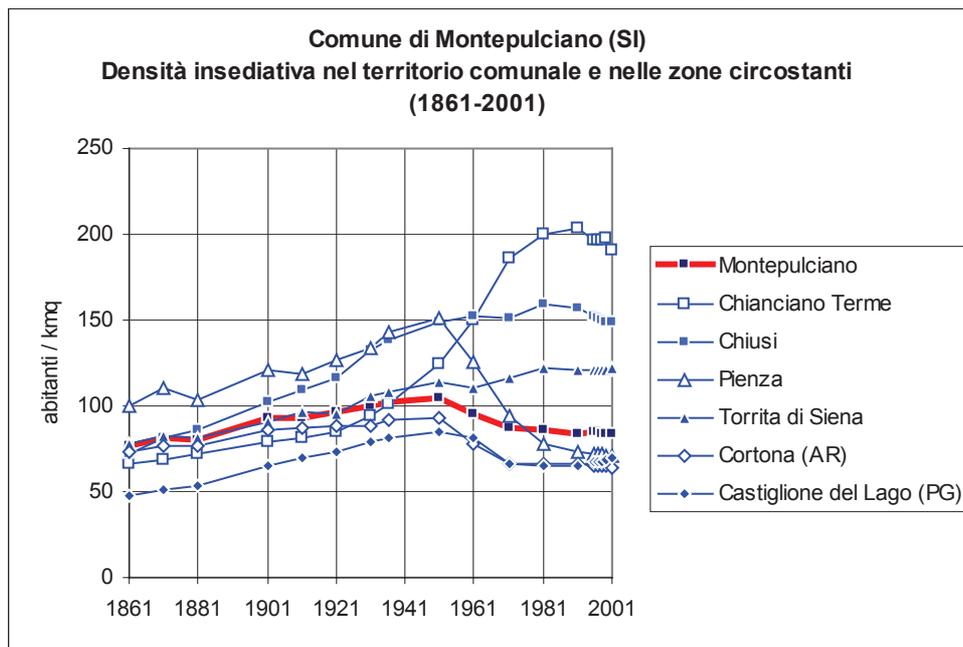


Comune di Montepulciano (MI)							
Popolazione residente per frazione (1951-2002)							
Frazione	alt. (m)	1961	1971	1981	1991	2002	incr.91-02
Capoluogo	605	5.228	5.609	5.253	4.997	4.899	-2,0%
Sant'Albino	480	477	704	1.054	1.319	1.569	+19,0%
Valiano	332	954	788	662	558	529	-5,2%
Abbadia	282	2.387	1.912	1.854	1.771	1.765	-0,3%
Acquaviva	300	4.170	2.876	2.693	2.665	2.578	-3,3%
Gracciano	290	1.409	865	851	788	765	-2,9%
Montepulciano stazione	252	1.099	1.593	1.716	1.755	1.804	+2,8%
Totale		15.820	14.356	14.170	13.856	13.883	+0,2%
Collina		6.659	7.101	6.969	6.874	6.997	1,8%
Val di Chiana		9.065	7.246	7.114	6.979	6.912	-1,0%
% Collina		42%	49%	49%	50%	50%	
% Val di Chiana		57%	50%	50%	50%	50%	

- Nel corso degli ultimi quarant'anni, le numerose frazioni poliziane hanno presentato andamenti demografici assai differenziati fra loro.
- Per quanto concerne innanzi tutto il capoluogo, la cui popolazione, nonostante il calo demografico complessivo, appariva in crescita sino al 1971, esso ha conosciuto successivamente una fase di relativo declino, che va stabilizzandosi un po' al di sotto dei 5.000 residenti, pari a poco più di 1/3 del totale comunale.
- In forte sviluppo appare invece la vicina frazione di Sant'Albino che, fra il 1961 ed oggi, ha visto più che triplicare la sua popolazione; questa frazione è anche la sola che continua a presentare una dinamica demografica nettamente positiva (+19% tra il 1991 ed il 2001).
- Un progressivo declino caratterizza invece Abbadia, i cui residenti tra il 1961 ed oggi sono diminuiti di circa 600 unità, passando da circa 2.400 a meno di 1.800.
- Ancor più marcato è il decremento demografico registrato a Gracciano, che nel giro di quarant'anni ha visto quasi dimezzare la sua popolazione.
- Montepulciano stazione è l'unico centro abitato della Val di Chiana a caratterizzarsi per una tendenza all'incremento demografico: la sua popolazione, infatti, è passata dai 1.099 abitanti del 1961 agli oltre 1.800 del 2002.
- Un progressivo declino caratterizza invece la maggiore delle frazioni di pianura, cioè Acquaviva, che è passata dai 4.170 abitanti del 1961 ai 2.876 del 1971, stabilizzandosi quindi intorno alle 2.600 unità.
- Da ultimo, la frazione collinare di Valiano presenta un saldo largamente negativo, avendo perso quasi metà della popolazione tra il 1961 ed oggi, e caratterizzandosi tuttora per tassi di incremento nettamente negativi (-5% tra il 1991 ed il 2002).
- La combinazione di questi andamenti ha lasciato quasi inalterato il rapporto tra il carico demografico degli insediamenti collinari e di quelli di pianura, mentre si è caratterizzato per importanti fenomeni di redistribuzione interna ai due comparti, di cui hanno beneficiato soprattutto Sant'Albino e Montepulciano stazione.

Fonte: Comune di Montepulciano

DENSITA' INSEDIATIVA (1861-2001)

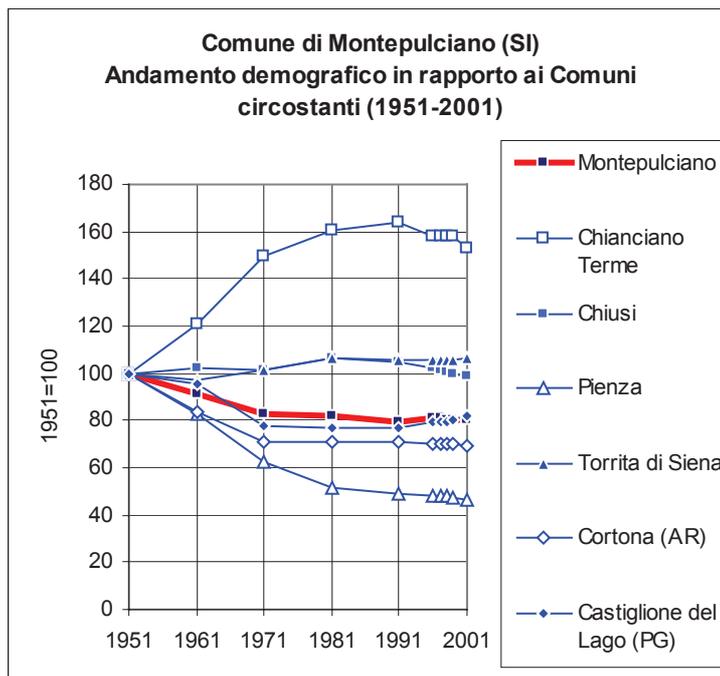


Comune di Montepulciano (SI) Densità insediativa nel territorio comunale e nelle zone circostanti (1861-2001)							
Anno	abitanti / kmq						
	Montepulciano	Chianciano Terme	Chiusi	Pienza	Torrita di Siena	Cortona (AR)	Castiglione del Lago (PG)
1861	77	66	72	100	78	74	47
1871	81	69	82	110	82	77	51
1881	80	72	86	103	81	77	53
1901	93	79	103	121	90	86	65
1911	93	82	109	119	97	87	70
1921	97	84	116	127	95	88	73
1931	100	94	132	133	106	89	79
1936	102	101	139	143	108	92	82
1951	105	125	149	151	114	93	85
1961	96	150	152	125	111	78	81
1971	87	186	151	94	116	66	66
1981	86	199	159	78	122	66	65
1991	84	204	157	74	121	66	65
1996	85	197	152	72	121	66	67
1997	85	197	152	72	121	66	67
1998	84	197	150	72	121	66	67
1999	84	197	149	71	121	66	68
2001	84	190	148	71	122	64	69

- Se rapportati alla sua superficie territoriale di ben 165 kmq, i 14 mila residenti a Montepulciano rimandano ad una densità insediativa di circa 80 abitanti/kmq, valore che può ritenersi senz'altro piuttosto limitato.
- Occorre comunque tener conto del fatto che tale valore deriva da una media fra comparti a bassissima pressione insediativa (Nord-Ovest e Sud-Est del territorio), e comparti relativamente più densi, quali in particolare la zona collinare del capoluogo e di Sant'Albino, e l'ambito centrale della Val di Chiana poliziana, dove sono collocate le quattro frazioni di Abbadia, Gracciano, Montepulciano stazione ed Acquaviva.
- La densità insediativa media del territorio di Montepulciano, inoltre, risulta comunque superiore a quella fatta registrare in centri quali Pienza, Castiglione del Lago e Cortona.
- Essa è invece nettamente inferiore a quella che contraddistingue i centri urbani contermini di Chiusi, Chianciano Terme e Torrita di Siena.

Elaborazione su dati ISTAT

ANDAMENTO DEMOGRAFICO (1951-1998)



Comune di Montepulciano (SI)							
Andamento demografico in rapporto ai Comuni circostanti (1951-2001)							
Anno	1951 = 100						
	Montepulciano	Chianciano Terme	Chiusi	Pienza	Torrita di Siena	Cortona (AR)	Castiglione del Lago (PG)
1951	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1961	91,1	120,7	102,0	83,0	96,9	83,7	95,7
1971	82,7	149,3	101,1	62,6	101,1	71,0	77,5
1981	81,6	160,2	106,6	51,8	106,6	71,2	77,0
1991	79,8	163,7	104,9	48,8	105,9	70,8	76,8
1996	81,3	157,9	102,0	47,8	105,4	70,5	79,1
1997	80,9	157,8	101,5	47,8	105,6	70,4	79,3
1998	80,3	158,2	100,5	48,0	105,4	70,5	79,2
1999	80,0	158,4	99,9	47,3	105,6	70,3	80,1
2001	79,9	152,9	99,3	46,8	106,6	69,1	81,6

- Il relativo declino demografico, conosciuto dal territorio poliziano fra il 1951 ed oggi, lo accomuna a diversi Comuni contermini, fra i quali si possono annoverare Cortona, Castiglione del Lago e Pienza (che in questo periodo ha visto la sua dimezzarsi la sua popolazione).
- Per contro, tale andamento contrasta con la stabilità di Chiusi e Torrita di Siena, e soprattutto con la forte dinamica di Chianciano Terme che, fra l'altro, pare influenzare in modo diretto la crescita della frazione di Sant'Albino.

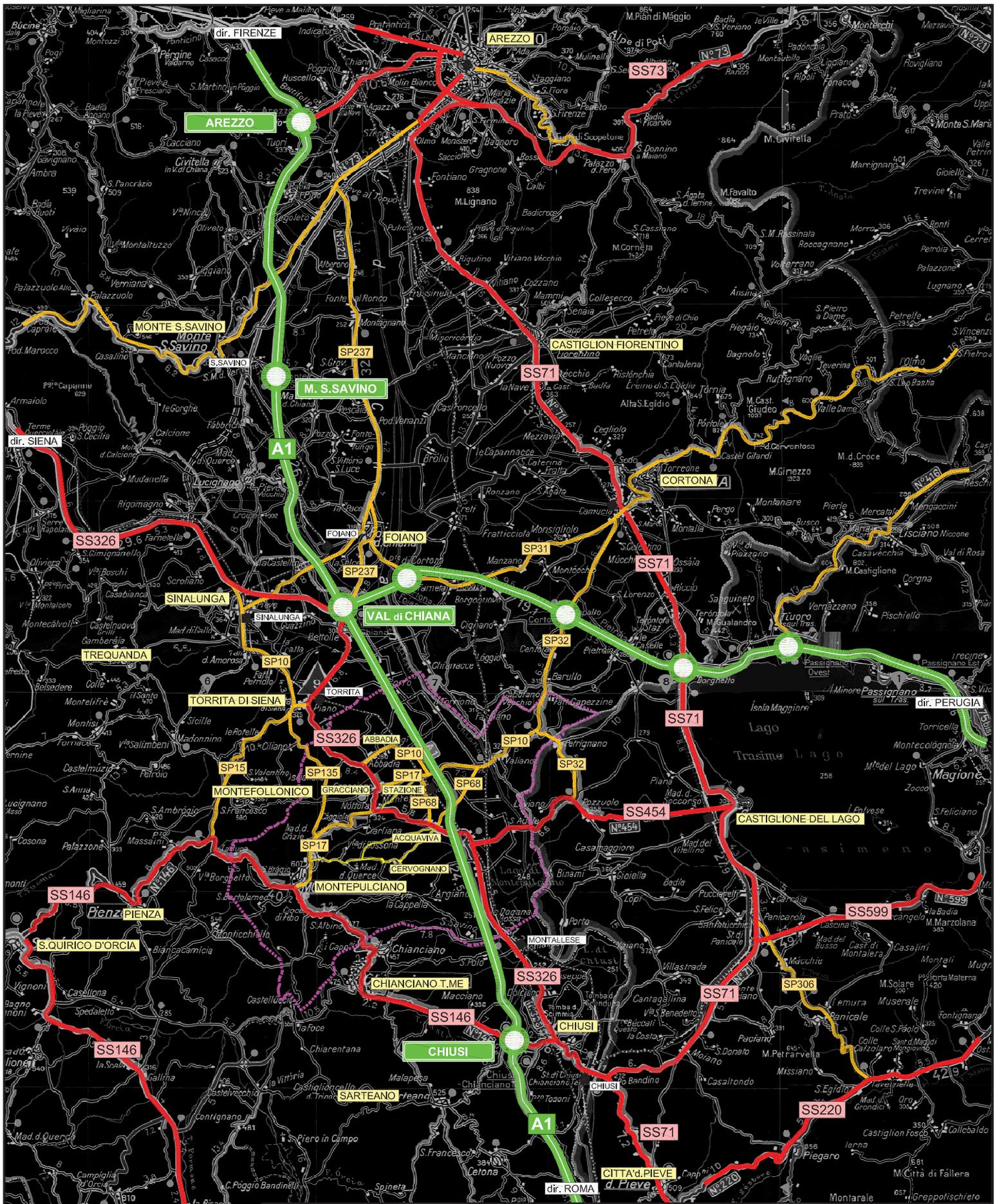
Elaborazioni su dati ISTAT

DOTAZIONE DI SERVIZI CENTRI URBANI DELLA VAL DI CHIANA

Comune	servizi sanitari			servizi scolastici										altri servizi							
	farmacia	ospedale	usi	scuola elementare	scuola media	liceo classico	liceo linguistico	liceo scientifico	istituto tecnico commerciale	istituto magistrale	ist. tecnico per geometri	istituto tecnico agrario	istituto professionale	carabinieri	polizia	finanza	vigili del fuoco	tribunale	corte d'appello	ufficio imposte dirette	ufficio del registro
Provincia SIENA																					
Chiusi	x			x	x				x		x		x	x	x	x					
Chianciano	x			x	x								x	x	x						
Sarteano	x			x	x									x	x						
Montepulciano	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x		x	x	x		x	x
Pienza	x			x	x									x							
Torrita	x			x	x									x							
Sinalunga	x			x	x									x							
Trequanda	x			x	x									x							
Cetona	x			x	x									x							
Provincia AREZZO																					
Cortona	x	x	x	x	x	x			x			x	x	x			x			x	
Castiglion Fiorentino	x			x	x			x		x			x	x							
Foiano della Chiana	x	x		x	x				x				x	x							
Lucignano	x			x	x									x							
Marciano della Chiana	x			x	x																
Monte San Savino	x	x		x	x						x			x							
Civitella in Val di Chiana																					
Provincia PERUGIA																					
Castiglione del Lago	x	x		x	x				x				x	x							

- La tabella illustra la dotazione di servizi dei centri urbani della Val di Chiana senese ed aretina, cui si aggiunge il Comune umbro di Castiglione del Lago, il cui territorio confina direttamente con l'area di intervento del piano.
- Come si osserva, Montepulciano presenta una fra le dotazioni funzionali più complete dell'area, il che conferma il suo ruolo di polo ordinatore della Val di Chiana senese, cui si contrappone, sul versante aretino, il bipolo Cortona-Castiglione Fiorentino.
- Nel territorio senese, l'unica polarità con tratti di complementarità rispetto a Montepulciano è quella di Chiusi.

Elaborazioni Polinomia su dati di fonte varia



LEGENDA

	AUTOSTRADA
	STRADA STATALE
	STRADA PROVINCIALE
	VIABILITA' COMUNALE PRINCIPALE
	FERROVIA E STAZIONI FS
	CONFINE COMUNALE

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	Tav. n°
		1

Dicembre 2004

2.1.2. Struttura demografica

Per esaminare il quadro della domanda di mobilità locale, oltre al carico demografico complessivo, interessa conoscere anche alcuni fattori strutturali della popolazione residente, quali in particolare la distribuzione per classi d'età e per dimensione dei nuclei familiari. Tali dati sono noti in base ai risultati del censimento 1991 e 2001.

In generale, si può affermare che la struttura demografica del Comune di Montepulciano riflette le trasformazioni degli ultimi decenni, sia per quanto concerne la forte riduzione del periodo 1951-71, sia per quanto riguarda la successiva stabilizzazione del carico insediativo intorno ai 14 mila residenti.

Il contrasto tra queste due fasi, infatti, è ben evidente nella ripartizione dei residenti per classe d'età, che assume una netta conformazione "a calice" – ovvero molto spostata verso le classi d'età elevate: i poliziani con oltre 65 anni sono oggi il 26% del totale, mentre l'incidenza di quelli con meno di 14 anni non raggiunge il 12%. Tale configurazione riflette, evidentemente, l'emigrazione di abitanti in età fertile nel corso degli anni Cinquanta e Sessanta, con conseguente diminuzione degli apporti di nuovi nati.

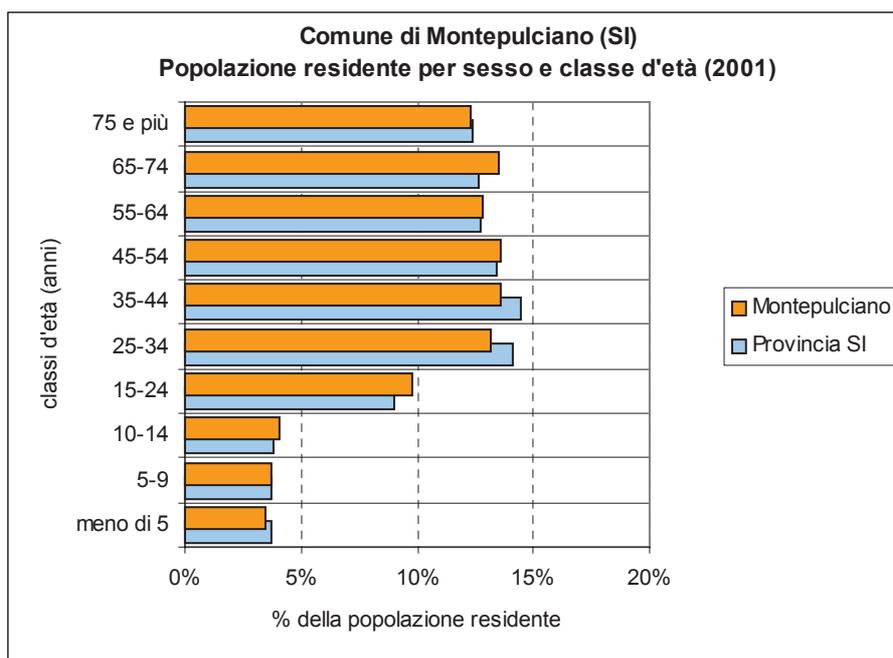
Va osservato peraltro che il culmine di questo effetto riguarda soprattutto le classi d'età comprese fra i 10 ed i 24 anni, mentre il confronto fra il censimento 1991 e quello 2001 fa registrare una stabilizzazione delle classi inferiori ai 10 anni.

Alla luce di questi elementi, si può dunque ritenere che il consolidamento del carico insediativo totale si accompagni ormai anche ad una tendenziale stabilizzazione della struttura per classi d'età.

Anche la distribuzione delle famiglie per numero di componenti rispecchia le dinamiche di invecchiamento della popolazione, che hanno caratterizzato Montepulciano negli ultimi decenni. Alla data dell'ultimo Censimento della popolazione (2001), il 55% delle famiglie poliziane aveva uno o due componenti – il che evidenzia l'elevata presenza di coppie anziane od anche di persone che hanno perso il coniuge. Le famiglie di tre componenti rappresentano il 23% del totale, e quelle con quattro o più componenti soltanto il 12%.

Tra il 1991 ed il 2001, inoltre, l'incidenza dei nuclei formati da una sola persona è aumentata, quella delle famiglie con 2, 3 o 4 componenti è rimasta stabile, mentre quella delle famiglie con oltre 4 componenti si è considerevolmente ridotta. Conseguentemente, è diminuita la dimensione media dei nuclei familiari, che è passata da 2,73 a 2,55 persone.

POPOLAZIONE RESIDENTE PER SESSO E CLASSE D'ETA' (2001)

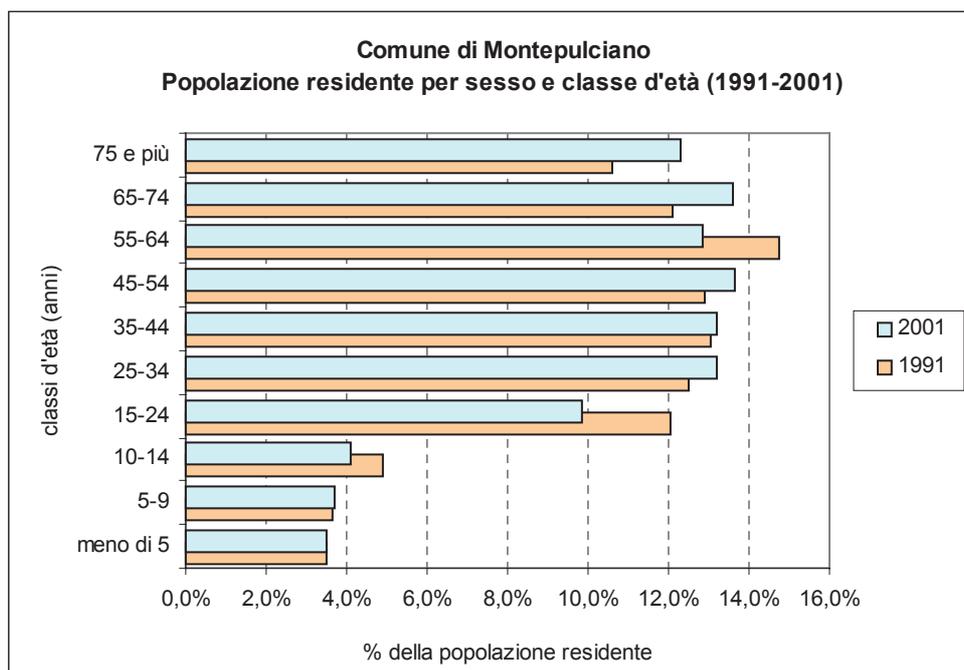


Comune di Montepulciano (SI)					
Popolazione residente per sesso e classe d'età (2001)					
Classe (anni)	maschi	femmine	TOTALE	%	prov. SI
meno di 5	249	236	485	3,5%	3,7%
5-9	270	242	512	3,7%	3,7%
10-14	311	257	568	4,1%	3,8%
15-24	703	660	1.363	9,8%	9,0%
25-34	890	937	1.827	13,2%	14,1%
35-44	946	938	1.884	13,6%	14,5%
45-54	929	957	1.886	13,6%	13,4%
55-64	865	910	1.775	12,8%	12,7%
65-74	895	984	1.879	13,5%	12,7%
75 e più	654	1.050	1.704	12,3%	12,4%
Totale	6.712	7.171	13.883	100,0%	100,0%

- La struttura per classe d'età, registrata al Censimento 2001, si caratterizza per una forte incidenza delle classi più elevate: i residenti con oltre 65 anni, infatti, rappresentano più di ¼ della popolazione totale, mentre quelli con meno di 14 anni non raggiungono il 12%.
- Questa configurazione "ad albero" della piramide delle età rispecchia la progressiva riduzione demografica di Montepulciano, che sembra aver colpito soprattutto le classi intermedie (emigrate con i genitori negli anni '50 e '60), presumibilmente influenzando in modo negativo anche l'andamento del tasso di natalità, con conseguente contenimento delle classi d'età inferiori.
- Comunque, la configurazione complessiva della piramide delle età ricalca molto fedelmente il dato medio provinciale, evidenziando in ciò l'appartenenza del territorio poliziano a trasformazioni estese ad ambiti territoriali ben più vasti.

Fonte: ISTAT

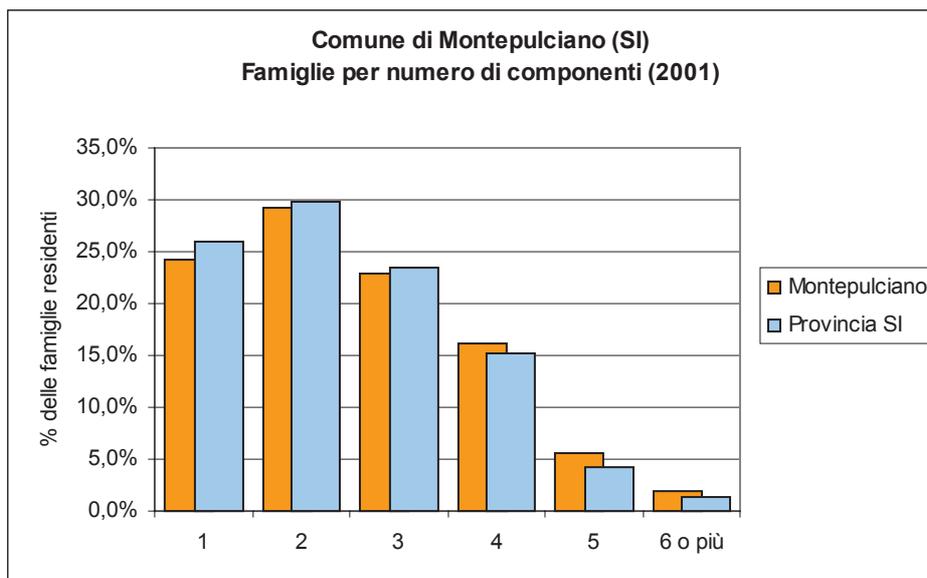
POPOLAZIONE RESIDENTE PER SESSO E CLASSE D'ETA' (1991-2001)



Comune di Montepulciano					
Popolazione residente per sesso e classe d'età (1991-2001)					
Classe (anni)	maschi	femmine	totale 2001	2001	1991
meno di 5	249	236	485	3,5%	3,5%
5-9	270	242	512	3,7%	3,6%
10-14	311	257	568	4,1%	4,9%
15-24	703	660	1.363	9,9%	12,1%
25-34	890	937	1.827	13,2%	12,5%
35-44	946	882	1.828	13,2%	13,1%
45-54	929	957	1.886	13,6%	12,9%
55-64	865	910	1.775	12,8%	14,7%
65-74	895	984	1.879	13,6%	12,1%
75 e più	654	1.050	1.704	12,3%	10,6%
Totale	6.712	7.115	13.827	100,0%	100,0%

- Il confronto tra la struttura per età odierna e quella registrata nel precedente censimento del 1991 si caratterizza, essenzialmente, per una riduzione dell'incidenza delle classi medio alte (55-64 anni), cui si accompagna un incremento delle classi alte (oltre o 65 anni); inoltre, si assiste ad un decremento abbastanza sensibile dell'incidenza della popolazione fra i 10 ed i 24 anni.
- Tale andamento risulta del tutto coerente con le dinamiche di trasformazione descritte nella scheda precedente, ed in particolare con il "buco" di residenti nati negli anni '50 e '60, e la conseguente riduzione delle nascite durante gli anni '80 e '90 (popolazione compresa oggi fra i 10 ed i 20 anni).

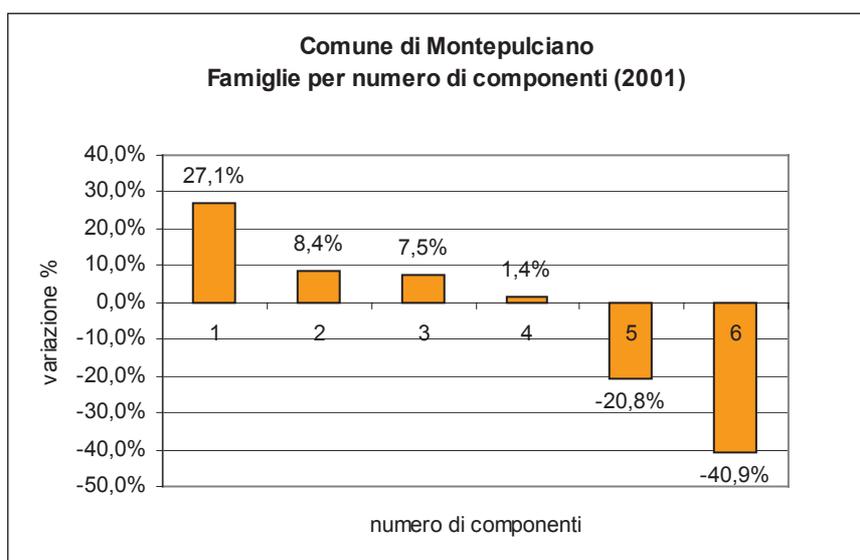
Fonte: ISTAT

FAMIGLIE PER NUMERO DI COMPONENTI (2001)

Comune di Montepulciano (SI)					
Famiglie per numero di componenti (2001)					
Numero di componenti	Famiglie			Componenti	
	N.	%	prov.SI	N.	%
1	1.301	24,2%	26,0%	1.301	9,5%
2	1.573	29,3%	29,8%	3.146	22,9%
3	1.230	22,9%	23,4%	3.690	26,9%
4	868	16,2%	15,3%	3.472	25,3%
5	297	5,5%	4,2%	1.485	10,8%
6 o più	104	1,9%	1,3%	624	4,5%
Totale	5.373	100,0%	100,0%	13.718	100,0%

- La distribuzione demografica per nuclei familiari evidenzia che il 29% dei polizianti appartiene a famiglie di 2 persone, il 24% a famiglie di una sola persona, ed il 23% a famiglie di 3 persone.
- Tale articolazione si allinea sostanzialmente alla media provinciale, con una leggera prevalenza delle famiglie di dimensione medio-grande (oltre i 3 componenti).
- Il numero medio di componenti per famiglia è pari a 2,55 unità, contro una media provinciale di 2,49.

Fonte: ISTAT

FAMIGLIE E COMPONENTI (1991-2001)

Comune di Montepulciano					
Famiglie per numero di componenti (2001)					
Numero di componenti	Famiglie			Componenti	
	N.	%	1991	N.	%
1	1.301	24,2%	20,4%	1.301	9,5%
2	1.573	29,3%	28,9%	3.146	22,9%
3	1.230	22,9%	22,8%	3.690	26,9%
4	868	16,2%	17,0%	3.472	25,3%
5	297	5,5%	7,5%	1.485	10,8%
6 o più	104	1,9%	3,5%	624	4,5%
Totale	5.373	100,0%	100,0%	13.718	100,0%

- Fra il 1991 ed oggi, la struttura familiare poliziana ha conosciuto alcune trasformazioni di qualche rilievo.
- In primo luogo, è cresciuta considerevolmente l'incidenza dei nuclei formati da una sola persona, che sono passati dal 20 al 24% del totale, mentre quella dei nuclei con 2, 3 o 4 componenti è rimasta pressoché stabile.
- Si è invece ridotta notevolmente la quota dei nuclei formati da 5 o più persone, che nel complesso sono passate dall'11 al 7,5% del totale.

Fonte: ISTAT

2.1.3. Struttura occupazionale

Dal punto di vista occupazionale, la popolazione di Montepulciano presentava, al Censimento 1991, un tasso di attività (popolazione attiva su popolazione totale) del 43,6%: si tratta di un valore piuttosto limitato in assoluto, ma collocato comunque circa un punto percentuale al di sopra della media della provincia di Siena. Tale scarto si deve, in particolare, ad una presenza di casalinghe sensibilmente inferiore al valore medio provinciale.

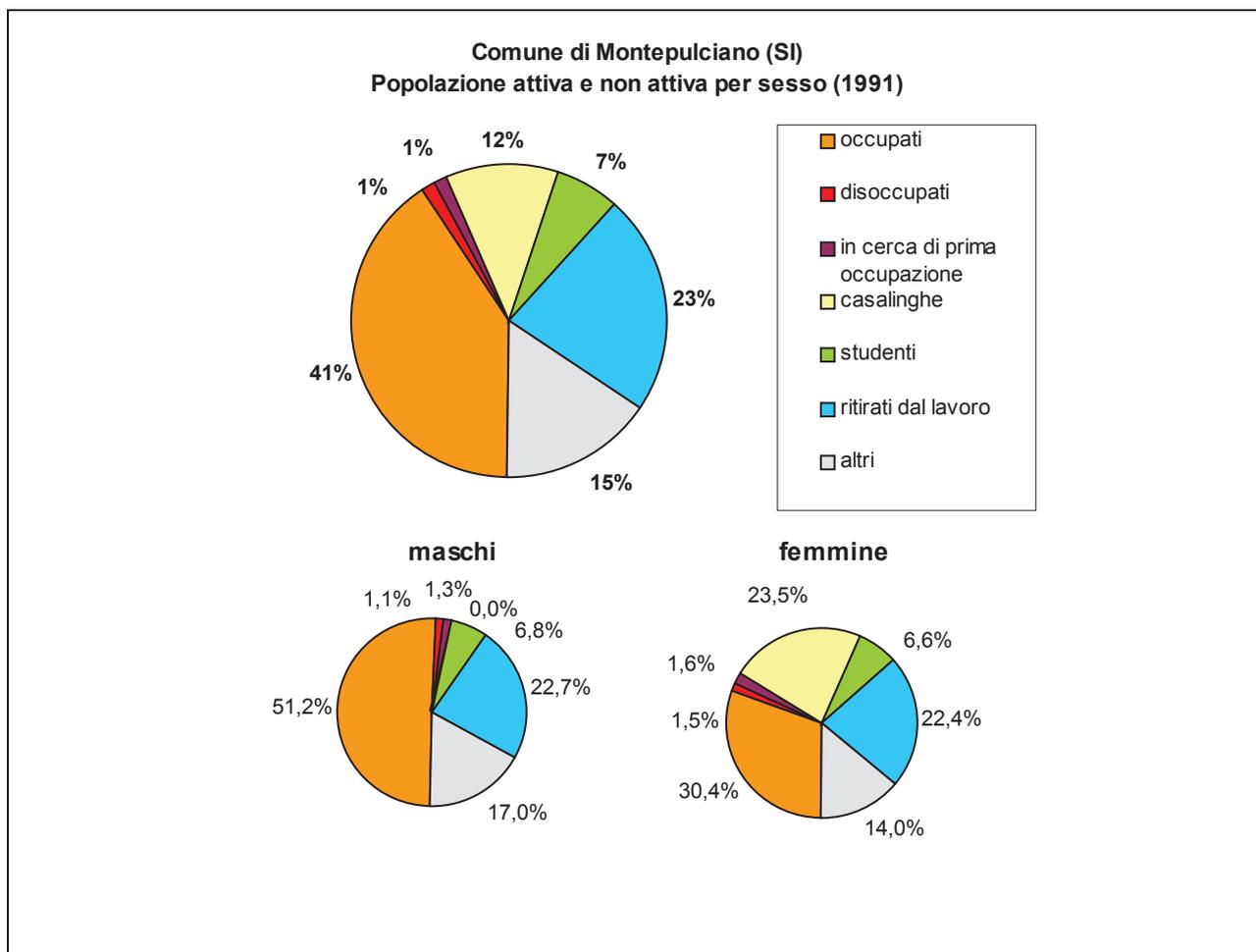
In termini di ripartizione per attività economica, il territorio poliziano si caratterizza per un'incidenza del settore primario tuttora piuttosto rilevante: le attività agricole assorbono infatti il 15% della forza lavoro (contro una media provinciale del 9%).

Inferiore alla media provinciale appare invece la quota degli attivi nel settore secondario, che raggiunge il 30% (contro il 32%); inoltre è da osservare che l'incidenza delle attività manifatturiere è pari ad appena il 18% (media provinciale 24%), a fronte di un settore delle costruzioni che assorbe ben l'11% degli occupati (media provinciale 7%).

Anche le attività terziarie, del resto, che pure riguardano il 55% della popolazione attiva, si collocano sensibilmente al di sotto della media provinciale (59%).

Per quanto riguarda invece la distribuzione della popolazione attiva per posizione professionale, essa si caratterizza per un'elevata presenza di lavoratori autonomi, che rappresentano 1/3 del totale (contro il 25% del dato provinciale), a fronte di una minore incidenza di dirigenti ed impiegati (22% contro una media del 26%) e degli altri lavoratori dipendenti (45% contro il 49%).

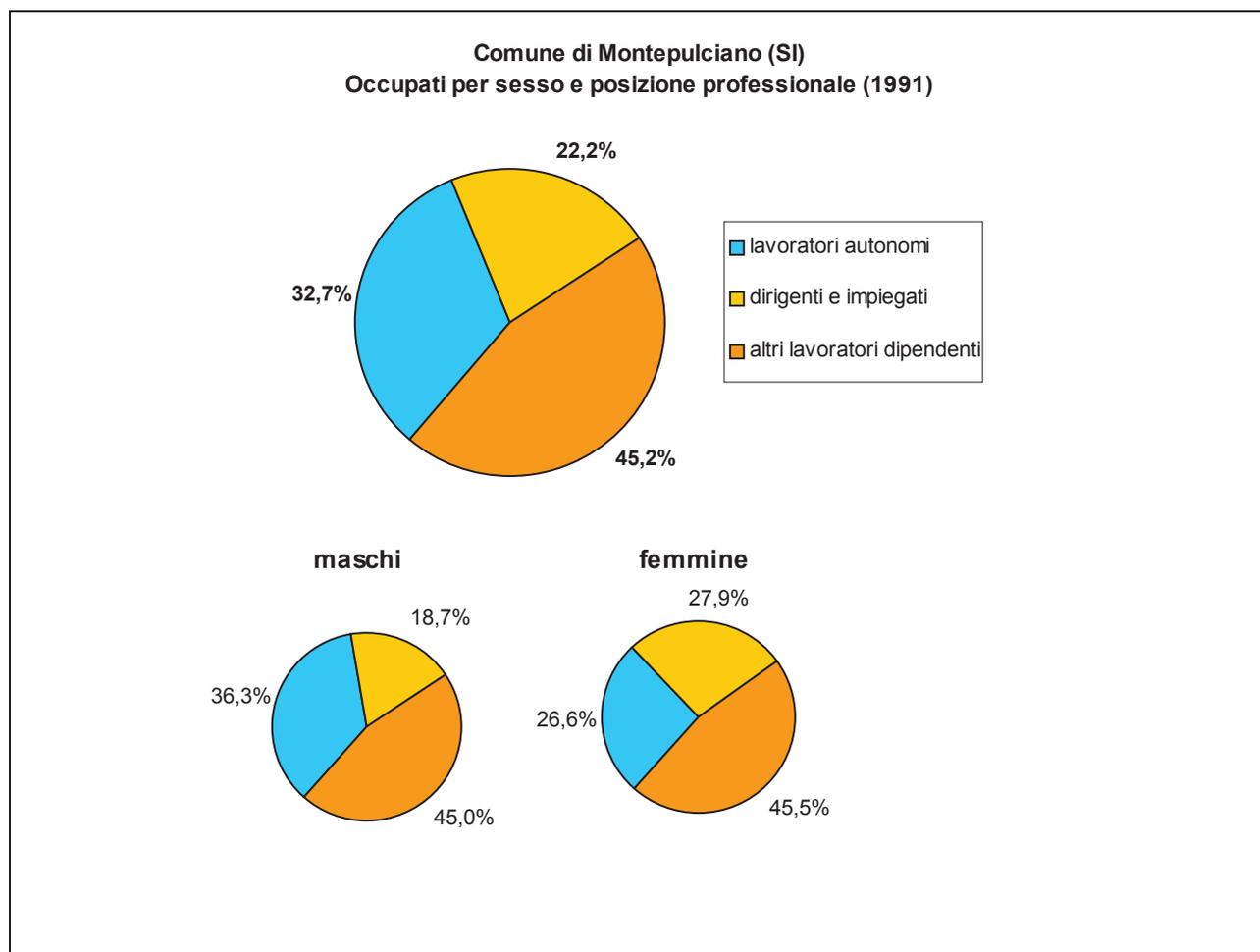
POPOLAZIONE ATTIVA E NON ATTIVA PER SESSO (1991)



Comune di Montepulciano (SI)					
Popolazione attiva e non attiva per sesso (1991)					
Classe (anni)	<i>maschi</i>	<i>femmine</i>	TOTALE	%	<i>prov.SI</i>
occupati	3.556	2.097	5.653	40,8%	39,5%
disoccupati	73	107	180	1,3%	1,7%
in cerca di prima occupazione	90	113	203	1,5%	1,6%
Tot.pop.attiva	3.719	2.317	6.036	43,6%	42,7%
casalinghe	0	1.620	1.620	11,7%	14,3%
studenti	471	459	930	6,7%	6,7%
ritirati dal lavoro	1.579	1.545	3.124	22,5%	21,2%
altri	1.182	964	2.146	15,5%	15,1%
Tot.pop.non attiva	3.232	4.588	7.820	56,4%	57,3%
Totale	6.951	6.905	13.856	100,0%	100,0%

- Vista la perdurante assenza del dato 2001, la struttura occupazionale del Comune di Montepulciano è nota soltanto in base ai risultati del Censimento 1991.
- Il tasso di attività della popolazione raggiunge quasi il 44%, collocandosi circa un punto al di sopra della media provinciale; l'incidenza dei disoccupati e delle persone in cerca di prima occupazione è vicina al minimo fisiologico.
- Per quanto concerne la popolazione non attiva, si osserva una incidenza di casalinghe nettamente inferiore al valore medio della provincia di Siena, e per converso una maggior presenza di ritirati dal lavoro; allineate alle medie provinciali risultano invece le altre componenti.

Fonte: ISTAT

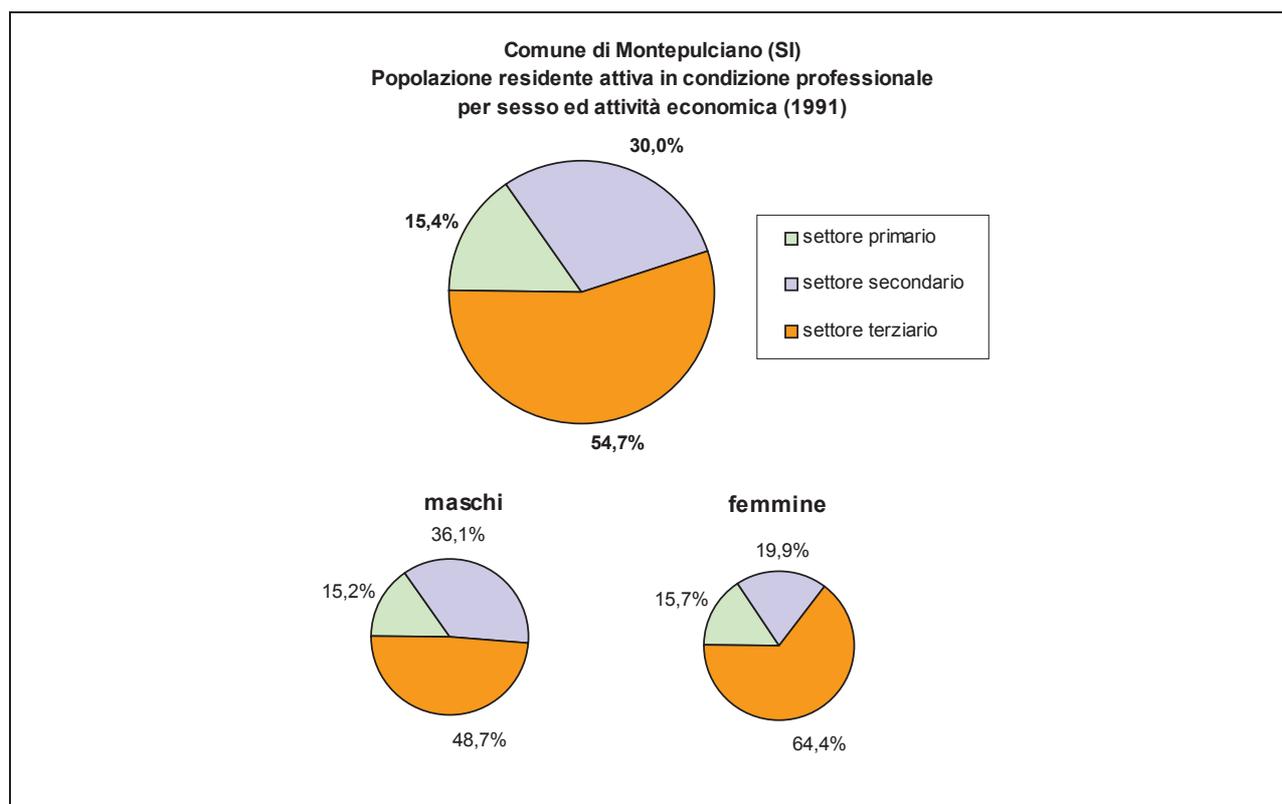
OCCUPATI PER SESSO E POSIZIONE PROFESSIONALE (1991)

Comune di Montepulciano (SI) Occupati per sesso e posizione professionale (1991)					
Classe (anni)	<i>maschi</i>	<i>femmine</i>	TOTALE	%	<i>prov.SI</i>
imprenditori e liberi professionisti	370	123	493	8,5%	7,5%
lavoratori in proprio	949	464	1.413	24,2%	17,2%
soci di cooperative	21	25	46	0,8%	6,7%
coadiuvanti	41	89	130	2,2%	2,0%
dirigenti	74	12	86	1,5%	1,7%
direttivi, quadri, impiegati	604	603	1.207	20,7%	24,2%
altri	1.570	888	2.458	42,1%	40,6%
Totale	3.629	2.204	5.833	100,0%	100,0%
<i>lavoratori autonomi</i>	<i>1.319</i>	<i>587</i>	<i>1.906</i>	<i>32,7%</i>	<i>24,7%</i>
<i>dirigenti e impiegati</i>	<i>678</i>	<i>615</i>	<i>1.293</i>	<i>22,2%</i>	<i>25,9%</i>
<i>altri lavoratori dipendenti</i>	<i>1.632</i>	<i>1.002</i>	<i>2.634</i>	<i>45,2%</i>	<i>49,3%</i>

- La distribuzione degli occupati per posizione rivestita sul lavoro evidenzia alcune importanti differenze rispetto al quadro medio provinciale.
- L'incidenza del lavoro autonomo (imprenditori, liberi professionisti, lavoratori in proprio) è pari a quasi il 33%, contro una media provinciale del 25%.
- Per contro, i lavoratori dipendenti con mansioni dirigenziali od impiegatizie sono il 22% degli occupati, contro una media del 26%.
- Anche gli operai ed affini (voce "altri lavoratori dipendenti"), con il 45% degli occupati, si collocano sensibilmente al di sotto del valor medio della Provincia di Siena (49%).

Fonte: ISTAT

POPOLAZIONE ATTIVA PER SESSO ED ATTIVITA' ECONOMICA (1991)



Comune di Montepulciano (SI) Popolazione residente attiva in condizione professionale per sesso ed attività economica (1991)					
Attività economica	<i>maschi</i>	<i>femmine</i>	TOTALE	%	<i>prov.SI</i>
Agricoltura, caccia, silvicoltura	551	346	897	15,4%	9,3%
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	0	0	0	0,0%	0,0%
Estrazione di minerali	13	1	14	0,2%	0,2%
Attività manifatturiere	641	410	1.051	18,0%	23,7%
Produzione e distribuzione di energia	28	1	29	0,5%	0,6%
Costruzioni	628	26	654	11,2%	7,1%
Commercio e riparazioni	467	299	766	13,1%	14,1%
Alberghi e ristoranti	172	226	398	6,8%	5,8%
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	209	37	246	4,2%	4,8%
Intermediazione monetaria e finanziaria	220	65	285	4,9%	6,3%
Affari immobiliari, noleggio, ecc...	161	109	270	4,6%	4,3%
P.A. e difesa	277	116	393	6,7%	7,9%
Istruzione	95	232	327	5,6%	6,0%
Sanità ed altri servizi sociali	70	110	180	3,1%	5,3%
Altri servizi pubblici, sociali e personali	82	160	242	4,1%	3,5%
Servizi domestici presso famiglie	14	66	80	1,4%	1,1%
Organizzazioni extraterritoriali	1	0	1	0,0%	0,0%
Totale	3.629	2.204	5.833	100,0%	100,0%
settore primario	551	346	897	15,4%	9,3%
settore secondario	1.310	438	1.748	30,0%	31,6%
settore terziario	1.768	1.420	3.188	54,7%	59,0%

- Anche la distribuzione degli occupati per ramo d'attività economica differisce notevolmente dal quadro medio provinciale.
- Decisamente più elevata della media (15% contro il 9%) appare l'incidenza del settore primario.
- Il settore secondario, con il 30% degli occupati, si colloca invece al di sotto della media provinciale, pari quasi al 32%.
- Anche l'incidenza degli occupati nel settore terziario (55%) è nettamente inferiore al dato medio della Provincia di Siena (59%).

Fonte: ISTAT

2.1.4. Struttura produttiva

Il Comune di Montepulciano si caratterizza per un tessuto produttivo in via di progressivo rafforzamento: il numero totale degli addetti, pari a 3.810 nel 1981 ed a 3.982 nel 1991, alla data del Censimento 2001 era salito a 4.673, con un incremento del 17% in dieci anni. Conseguentemente, è andato anche riequilibrandosi il rapporto tra attività produttive e popolazione, che si attesta oggi intorno ai 339 addetti/1.000 abitanti.

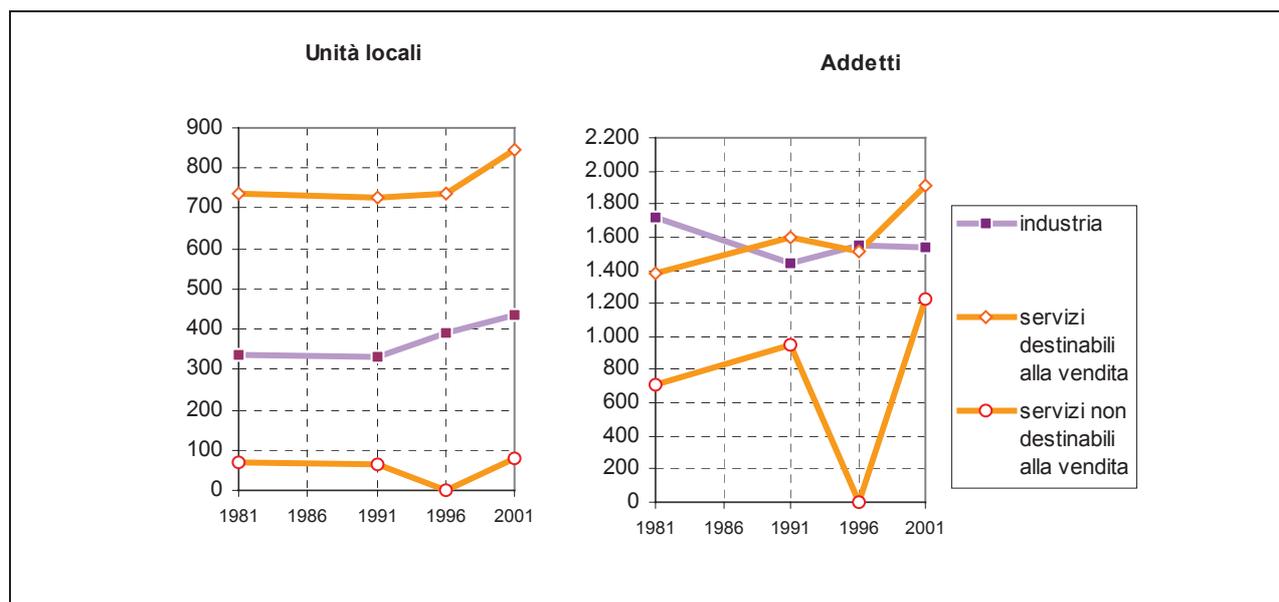
La crescita delle unità locali è stata sostanzialmente proporzionale a quella degli addetti, sicché risulta sostanzialmente costante la dimensione media aziendale (intorno a 3,4 addetti/u.l.).

Sebbene il numero di addetti all'industria, declinante tra il 1981 ed il 1991, conosca oggi una fase di relativa ripresa, la rilevante dinamica fatta registrare dalle attività produttive è da ascrivere principalmente al settore terziario, i cui addetti sono passati dai 2.094 del 1981, ai 2.539 del 1991, ai 3.130 del 2001. In ragione di questa tendenza, è andato accentuandosi il carattere fortemente terziario della struttura economica locale: gli addetti ai servizi, che rappresentavano già il 55% del totale nel 1981, raggiungono oggi una quota del 67% rispetto al campo d'indagine dell'industria.

Un'altra importante differenza tra le attività secondarie e quelle terziarie riguarda l'andamento delle dimensioni medie aziendali. Le attività industriali, infatti, si caratterizzano per un numero di unità locali che cresce più velocemente degli addetti, con il risultato di una sensibile diminuzione delle dimensioni medie (dai 51, addetti/u.l. del 1981, ai 3,5 del 2001). Per contro, le attività terziarie si comportano in maniera opposta, con una dimensione media che passa dai 2,6 addetti/u.l. del 1981 ai 3,4 del 2001. Tale andamento rispecchia, in particolare, lo sviluppo di unità locali di rilevanti dimensioni – *in primis* il monoblocco ospedaliero di Nottola.

Lo sviluppo delle attività produttive degli ultimi dieci anni dovrebbe aver sostanzialmente pareggiato il bilancio tra occupati ed addetti; tuttavia, è probabile che il territorio poliziano mantenga il suo carattere di generatore netto di spostamenti casa-lavoro per gli occupati del settore secondario, ed invece di attrattore netto di analoghi spostamenti, effettuati però da occupati del settore terziario.

UNITA' LOCALI ED ADDETTI PER RAMO DI ATTIVITA' ECONOMICA (1981-2001)

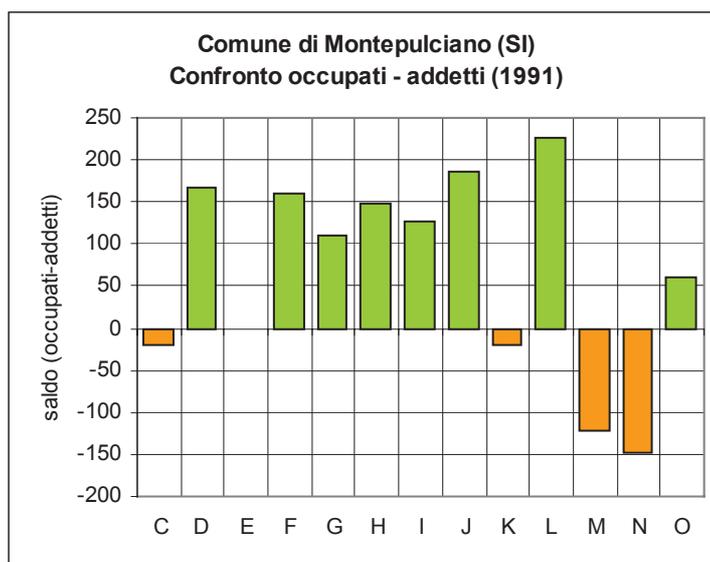


Comune di Montepulciano (SI)												
Unità locali ed addetti per ramo d'attività economica (1981-01)												
Ramo d'attività economica	unità locali				addetti				addetti / u.l.			
	1981	1991	1996	2001	1981	1991	1996	2001	1981	1991	1996	2001
industria estrattiva (C)	2	3	3	6	22	35	38	43	11,0	11,7	12,7	7,2
industria manifatturiera (D)	175	162	170	163	1.188	883	882	824	6,8	5,5	5,2	5,1
energia elettrica, acqua e gas (E)	2	2	3	3	31	30	57	68	15,5	15,0	19,0	22,7
costruzioni (F)	159	165	214	265	475	495	572	608	3,0	3,0	2,7	2,3
Totale industria	338	332	390	437	1.716	1.443	1.549	1.543	5,1	4,3	4,0	3,5
commercio e pubblici esercizi (G,H)	491	429	416	470	911	905	906	1.117	1,9	2,1	2,2	2,4
trasporti, magazzinaggio e comunicazioni (I)	70	53	50	38	127	120	113	116	1,8	2,3	2,3	3,1
altri servizi destinabili alla vendita (J,K,O)	175	244	272	336	350	569	493	674	2,0	2,3	1,8	2,0
Totale servizi destinabili alla vendita	736	726	738	844	1.388	1.594	1.512	1.907	1,9	2,2	2,0	2,3
TOTALE	1.074	1.058	1.128	1.281	3.104	3.037	3.061	3.450	2,9	2,9	2,7	2,7
Servizi non destinabili alla vendita (L,M,N)*	70	65	n.d.	78	706	945	n.d.	1.223	10,1	14,5	n.d.	15,7
TOTALE GENERALE	1.144	1.123	n.d.	1.359	3.810	3.982	n.d.	4.673	3,3	3,5	n.d.	3,4

* servizi offerti prevalentemente da istituzioni (escluse dal campo di osservazione del censimento intermedio del 1996)

- Al Censimento dell'industria e dei servizi 2001 (risultati definitivi) la struttura produttiva del Comune di Montepulciano includeva 1.359 unità locali e 4.673 addetti. Tale dato riguarda l'insieme delle attività secondarie e terziarie, ma non quelle primarie, prese in esame dal Censimento dell'agricoltura 2000, secondo il quale nel territorio poliziano erano attive 1.270 aziende.
- Se confrontato con i risultati dei precedenti censimenti dell'industria (1981 e 1991), il dato relativo ai rami secondario e terziario si caratterizza per una crescita sia del numero delle unità locali, che di quello degli addetti.
- Tale incremento riguarda soprattutto i servizi destinabili alla vendita, i cui addetti passano dai circa 1.400 del 1981, ai circa 1.900 del 2001; ed anche le istituzioni, che passano dai 700 addetti del 1981, agli oltre 1.200 del 2001.
- Le attività industriali, invece, si caratterizzano per un netto incremento del numero delle unità locali, ma anche per una flessione del numero degli addetti, il che determina ovviamente un sensibile decremento delle dimensioni medie aziendali.

Fonte: ISTAT

CONFRONTO OCCUPATI – ADDETTI (1991)

Comune di Montepulciano (SI) Confronto occupati - addetti (1991)			
Ramo d'attività economica	occ.	addetti	saldo
C Estrazione di minerali	14	35	-21
D Industria manifatturiera	1.051	883	+168
E Produz.e distrib.di en.elettrica, gas ed acqua	29	30	-1
F Costruzioni	654	495	+159
G Commercio all'ingrosso ed al dettaglio	766	656	+110
H Alberghi e ristoranti	398	249	+149
I Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	246	120	+126
J Intermediazione monetaria e finanziaria	285	99	+186
K Attività immobiliari, professionali ed imprenditoria	270	289	-19
L Pubblica amministrazione e difesa	393	166	+227
M Istruzione	327	450	-123
N Sanità ed altri servizi sociali	180	329	-149
O Altri servizi pubblici, sociali e personali	242	181	+61
TOTALE	4.855	3.982	+873

- Il confronto tra occupati ed addetti fornisce indicazioni sul profilo del comune rispetto ai flussi casa-lavoro. Tale profilo è attrattivo quando gli addetti superano gli occupati, generativo quando accade il contrario.
- Il confronto è da ritenersi tuttavia soltanto indicativo, in quanto differenze fra le metodologie utilizzate nell'acquisizione dei dati determinano un deficit strutturale degli occupati rispetto agli addetti.
- Tale prevalenza si estende al settore industriale e più o meno a tutte le attività terziarie, con la significativa eccezione di quelle afferenti all'istruzione ed alla sanità, che invece presentano un saldo nettamente negativo tra occupati ed addetti, qualificandosi dunque come prevalenti attrattori di forza lavoro.

Elaborazione su dati ISTAT

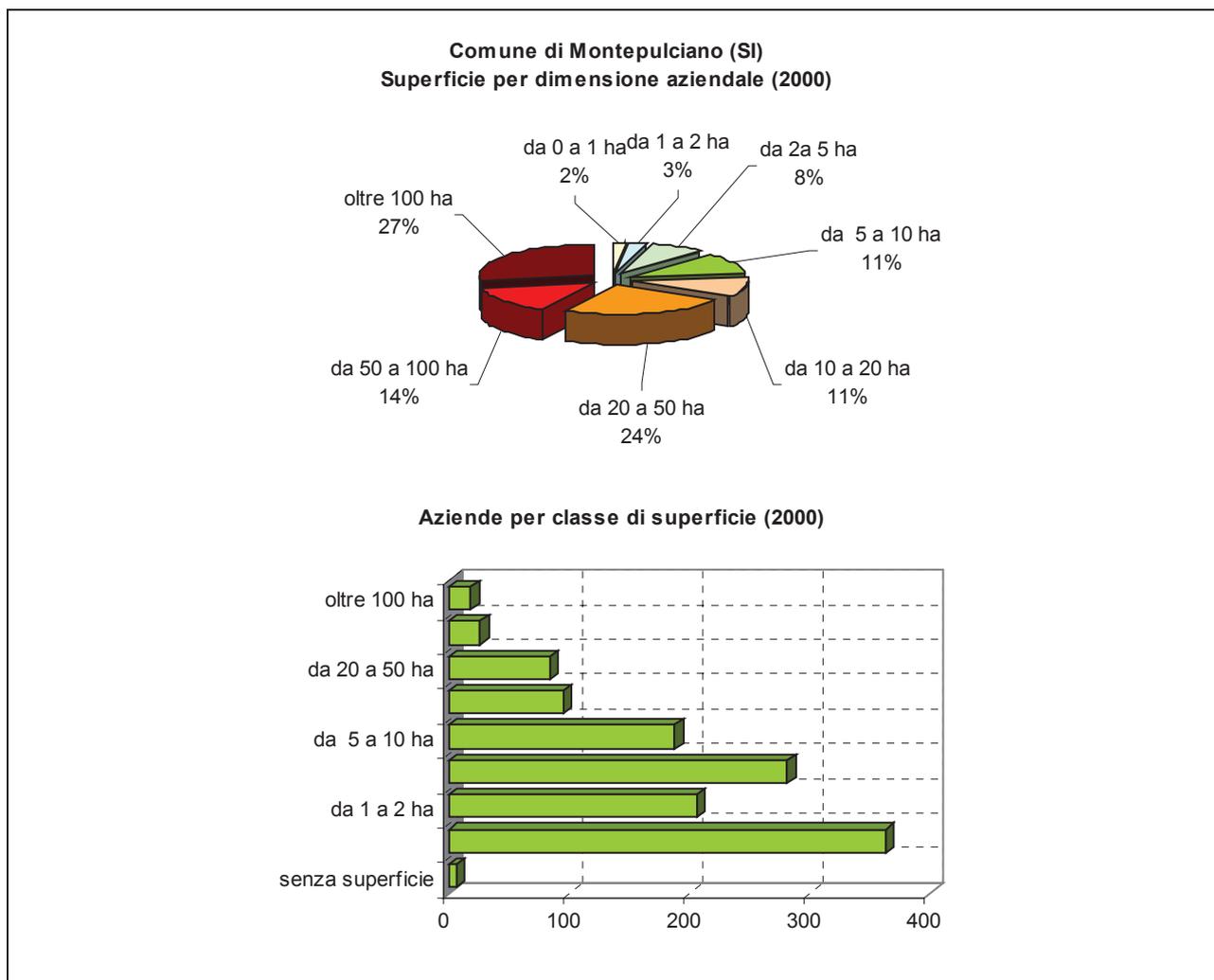
2.1.5. Settore primario

Alla data dell'ultimo censimento dell'agricoltura (2000) a Montepulciano risultavano attive ben 1.270 aziende, che utilizzavano una superficie superiore agli 11.000 ettari. Gran parte di queste aziende era di piccola o piccolissima dimensione: soltanto il 18% fra esse disponeva di almeno 10 ha di terreno.

Tale situazione è evidentemente il portato della vocazione viticola del territorio: circa 800 aziende, in larghissima parte di dimensione molto limitata, erano infatti destinate alla viticoltura, con valori di qualità mediamente elevati: il 90% dei terreni adibiti a questo uso rientrava in area DOC o DOCG (il Comune di Montepulciano rappresenta, da solo, il 16% di tali aree all'interno della Provincia di Siena).

Le coltivazioni permanenti utilizzavano, nel 2000, circa 2.500 ettari, con un forte sviluppo (+35%) rispetto al dato registrato nel 1990. In diminuzione risultano invece i terreni seminativi, presenti soprattutto sul fondo della Val di Chiana, che ha sviluppato negli ultimi decenni una certa vocazione all'orticoltura.

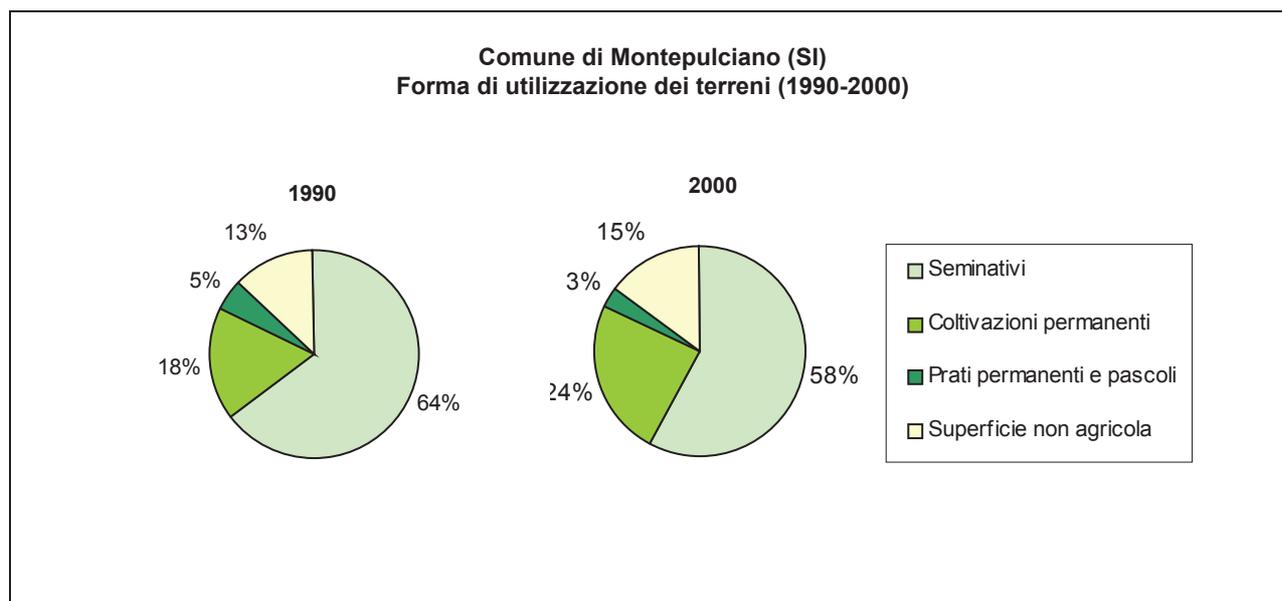
Il panorama del settore primario è completato dai dati relativi al patrimonio zootecnico, che comprendeva, sempre al 2000, ben 15 mila capi suini ed 11 mila ovini, cui si debbono aggiungere oltre 50 mila capi in allevamenti avicoli. Relativamente meno importante risulta invece l'allevamento bovino.

AZIENDE E SUPERFICIE AZIENDALE (2000)

Comune di Montepulciano (SI)			
Aziende e superficie aziendale (2000)			
classe di superficie	n° aziende	sup (ha)	%
senza superficie	6	12,00	0%
da 0 a 1 ha	364	259,00	2%
da 1 a 2 ha	207	376,00	3%
da 2 a 5 ha	282	1.094,00	8%
da 5 a 10 ha	188	1.586,00	11%
da 10 a 20 ha	95	1.616,00	11%
da 20 a 50 ha	84	3.411,00	24%
da 50 a 100 ha	26	2.093,00	14%
oltre 100 ha	18	4.051,00	28%
TOTALE	1.270	14.498,00	100%

- Alla data del 4° censimento dell'agricoltura (1990), nel territorio comunale di Montepulciano risultavano attive ben 1.270 aziende agricole, in massima parte di piccola dimensione: meno del 18% delle aziende disponeva di almeno 10 ettari di superficie.
- Tuttavia, circa il 77% della superficie aziendale totale apparteneva alle aziende di medio-grande dimensione, mentre meno del 5% era compresa in aziende al di sotto dei 2 ettari, che rappresentavano quasi la metà del totale.

Elaborazione su dati ISTAT

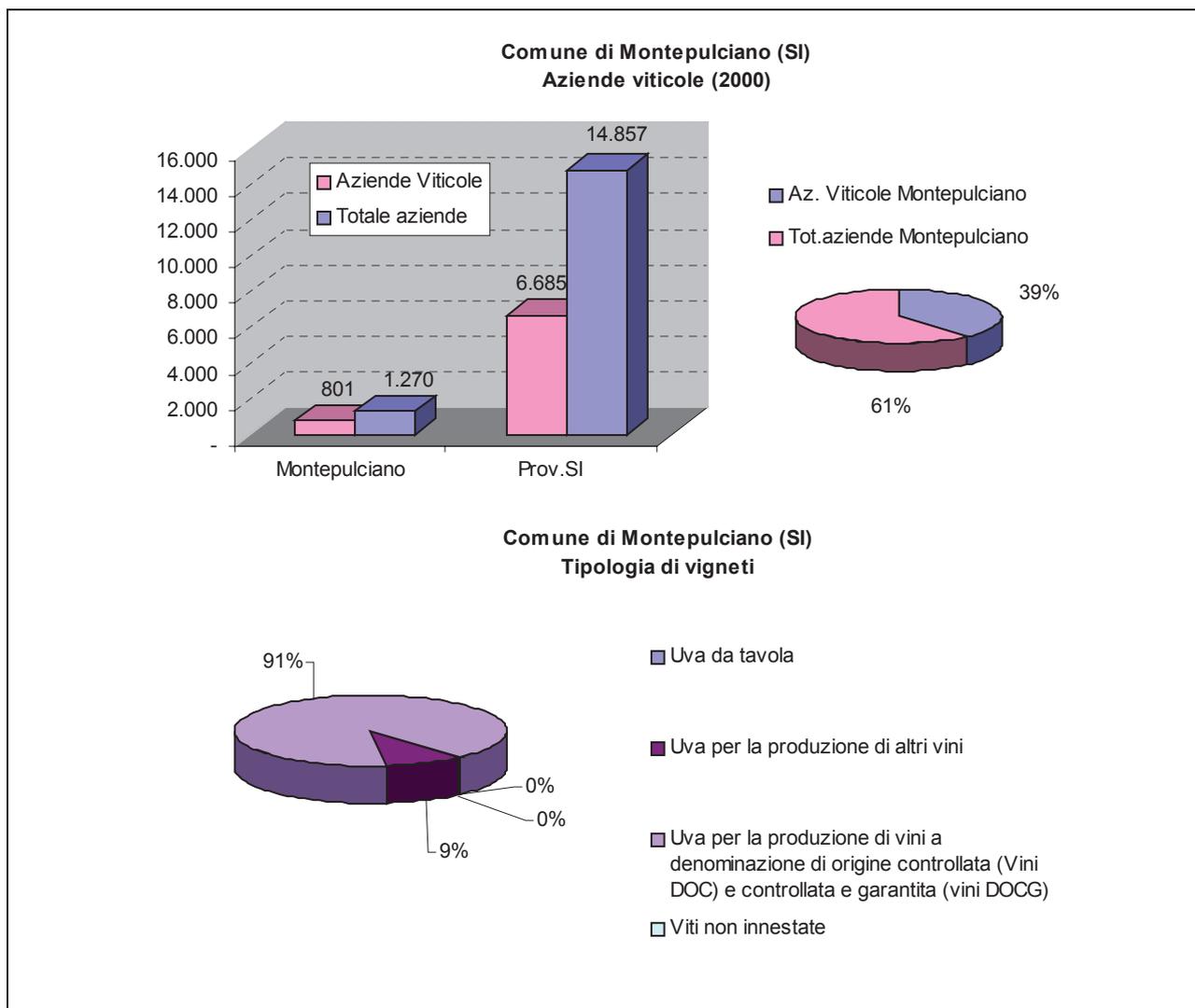
SUPERFICIE AZIENDALE PER FORMA DI UTILIZZAZIONE DEI TERRENI (1990-2000)

Comune di Montepulciano (SI)				
Superficie aziendale per forma di utilizzazione dei terreni (1990-2000)				
	1990	2000		
Forma di utilizzazione	<i>ha</i>	<i>ha</i>	incr	%
Seminativi	8.884,45	7.890,00	-994,45	-11%
Coltivazioni permanenti	2.454,10	3.319,00	864,90	35%
Prati permanenti e pascoli	729,08	415,87	-313,21	-43%
Superficie agricola utilizzata (SAU)	12.067,63	11.624,87	-442,76	-4%
Pioppete	2,30	15,77	13,47	586%
Boschi	1.466,62	1.479,32	12,70	1%
Altra superficie	1.260,72	1.377,97	117,25	9%
SUPERFICIE AGRICOLA TOTALE	14.797,27	14.497,93	-299,34	-2%
Superficie non agricola	1.760,73	2.060,07	299,34	17%
SUPERFICIE TERRITORIALE	16.558	16.558	0,00	-

- Su una superficie territoriale di 16.558 ha, la superficie agricola utilizzata (SAU) ammontava, nel 2000, a 14.498 ha, pari all'88% del totale.
- La componente principale era costituita dai seminativi (54% della SAU), seguiti dalle coltivazioni permanenti (23%) e dai boschi (10%).
- Rispetto al dato 1990, la SAU fa registrare una leggera diminuzione (-2%), derivante da una contrazione dei terreni seminativi ed a prato permanente, cui si contrappone invece una sensibile crescita di quelli a coltivazioni permanenti.

Elaborazione su dati ISTAT

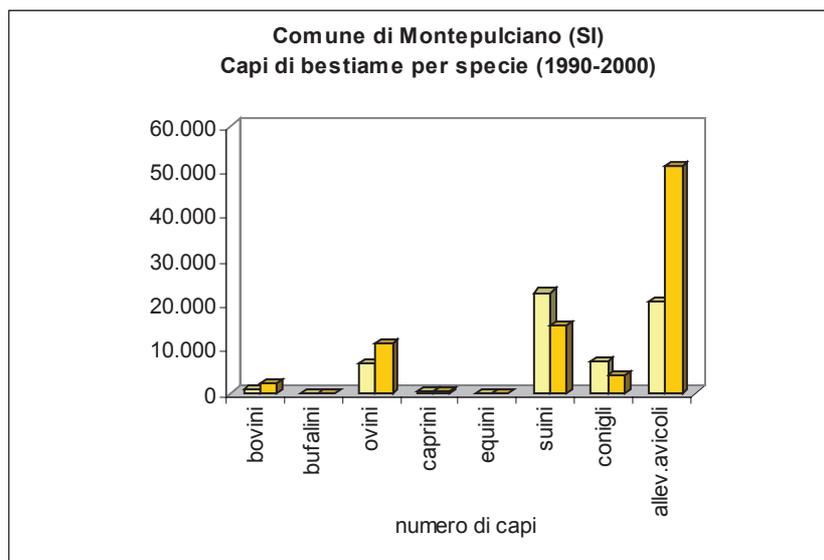
AZIENDE VITICOLE E UTILIZZO DEI VIGNETI (2000)



Comune di Montepulciano (SI)						
Totale superficie con vigneti (2000)						
	Uva da tavola	Uva per la produzione di altri vini	Uva per la produzione di vini DOC e vini DOCG	Viti non innestate	Aziende Viticole	Totale aziende
<i>Comune</i>	<i>Superficie (ha)</i>					
Montepulciano	0	224	2.242	4	801	1.270
Prov.SI	15	3.265	14.060	108	6.685	14.857
Rip. %	0%	7%	16%	4%	12%	9%

- I vigneti rappresentano la principale coltivazione permanente di Montepulciano: con circa 2.470 ha, essi costituiscono circa il ¼ di questa componente.
- Oltre il 90% dei vigneti ricade in area DOC / DOCG: in effetti, il territorio poliziano rappresenta, da solo, il 16% della superficie a vigneti DOC/DOCG della Provincia di Siena.
- Le aziende viticole sono oltre 800, ovvero quasi i 2/3 delle aziende agricole presenti nel territorio.

Elaborazione su dati ISTAT

CAPI DI BESTIAME PER SPECIE (1990-2000)

Comune di Montepulciano (SI)			
Capi di bestiame per specie (1990-2000)			
capi	1990	2000	incr.
bovini	1.000	2.234	1.234
bufalini	0	0	0
ovini	6.770	11.030	4.260
caprini	468	256	-212
equini	104	68	-36
suini	22.599	15.005	-7.594
conigli	7.047	3.792	-3.255
allev. avicoli	20.504	51.068	30.564

- Il censimento dell'Agricoltura fornisce dati completi sul patrimonio zootecnico a livello comunale: nell'anno 2000 erano presenti ben 15.000 capi suini ed 11.000 ovini, cui si aggiungevano oltre 50 mila capi in allevamenti avicoli; sensibilmente più ridotto appare invece il patrimonio di capi bovini.
- Rispetto al 1990, si evidenzia un forte incremento dei settori ovino ed avicolo, mentre in sensibile diminuzione appare il numero dei capi suini.

Elaborazione su dati ISTAT

2.1.7. Settore secondario

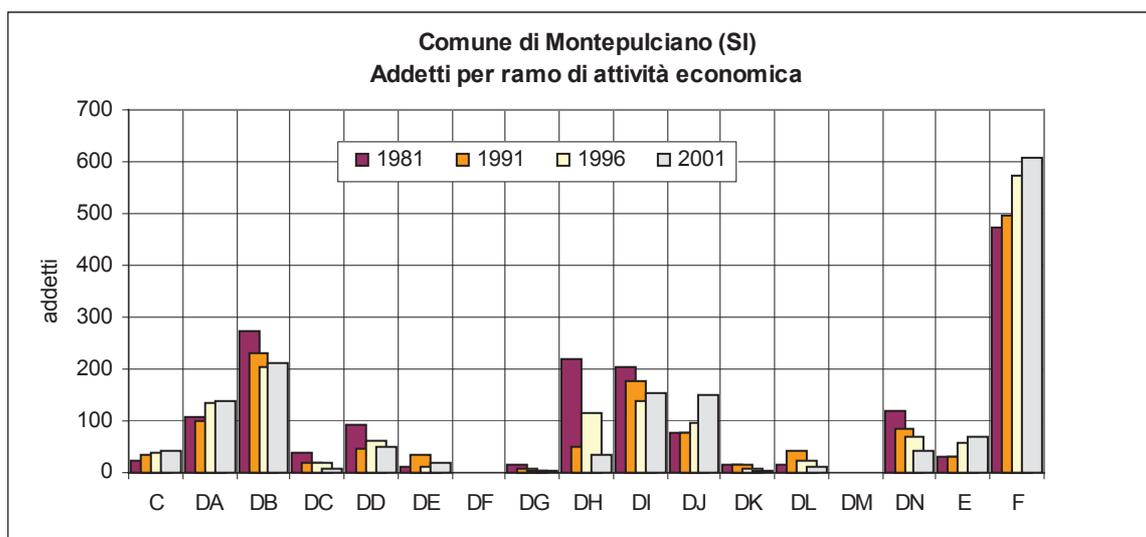
Per quanto concerne il settore industriale, il censimento dell'industria del 2001 evidenzia che i 1.543 addetti si ripartiscono in modo abbastanza equilibrato fra i diversi rami d'attività, con qualche concentrazione nelle industrie tessili (212 addetti), in quelle del vetro e del cemento (153), in quelle metallurgiche (150) ed in quelle alimentari (138). Negli ultimi decenni è invece molto calata la presenza di industrie della gomma e della plastica, che contano oggi 34 addetti contro i 221 del 1981.

La dimensione media delle unità locali non appare molto variabile, ed in nessun ramo dell'industria manifatturiera supera i 10 addetti, scendendo anzi in alcuni casi a livelli caratteristici delle attività a carattere artigianale (4.5 addetti/u.l. nelle industrie alimentari, ed anche in quelle metallurgiche).

Ma il dato forse di maggior rilievo è rappresentato dalla forte incidenza del settore delle costruzioni, che conta oggi 608 addetti (contro i 475 del 1981) ripartiti in 265 unità locali, per una dimensione media di 2,3 addetti/u.l. che, pur risultando molto limitata, non appare più così distanziata dalla media del settore (pari a soli 3,5 addetti/u.l.).

I principali comparti produttivi sorgono nelle zone circostanti l'autostrada A1 (frazioni di Acquaviva e Montepulciano stazione), ed in parte anche nel comparto artigianale del capoluogo, posto a Sud dell'incrocio di San Biagio. L'unica unità locale industriale di rilevanti dimensioni, presente all'interno del territorio poliziano, è rappresentata dallo stabilimento di manufatti prefabbricati in cemento, che si trova nel comparto produttivo di Montepulciano stazione.

UNITA' LOCALI ED ADDETTI – INDUSTRIA (1981-2001)



Comune di Montepulciano (SI)												
Unità locali ed addetti per ramo d'attività economica - industria (1981-01)												
Ramo d'attività economica	unità locali				addetti				addetti / u.l.			
	1981	1991	1996	2001	1981	1991	1996	2001	1981	1991	1996	2001
C Estrazione di minerali	2	3	3	6	22	35	38	43	11,0	11,7	12,7	7,2
DA Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	22	27	31	30	108	99	134	138	4,9	3,7	4,3	4,6
DB Industrie tessili e dell'abbigliamento	44	36	29	22	272	230	205	212	6,2	6,4	7,1	9,6
DC Industrie conciarie	4	4	3	2	38	20	21	9	9,5	5,0	7,0	4,5
DD Industrie del legno e dei prodotti in legno	34	20	24	23	91	47	63	49	2,7	2,4	2,6	2,1
DE Industrie della carta; stampa ed editoria	5	10	5	8	13	34	13	19	2,6	3,4	2,6	2,4
DF Industrie petrolchimiche	0	0	0	0	0	0	0	0	=	=	=	=
DG Industrie chimiche	1	1	1	1	14	7	3	3	14,0	7,0	3,0	3,0
DH Industrie della gomma e della plastica	4	2	4	4	221	51	114	34	55,3	25,5	28,5	8,5
DI Industrie del vetro e del cemento	14	16	17	16	203	177	137	153	14,5	11,1	8,1	9,6
DJ Industrie metallurgiche	26	19	29	33	77	77	96	150	3,0	4,1	3,3	4,5
DK Industrie meccaniche	2	5	1	2	17	15	6	3	8,5	3,0	6,0	1,5
DL Industrie elettromeccaniche	1	5	5	6	15	43	22	10	15,0	8,6	4,4	1,7
DM Industrie dei mezzi di trasporto	0	0	0	0	0	0	0	0	=	=	=	=
DN Altre industrie manifatturiere	18	17	21	16	119	83	68	44	6,6	4,9	3,2	2,8
E Produtz.e distrib.di en.elettrica, gas ed acqua	2	2	3	3	31	30	57	68	15,5	15,0	19,0	22,7
F Costruzioni	159	165	214	265	475	495	572	608	3,0	3,0	2,7	2,3
TOTALE INDUSTRIA	338	332	390	437	1.716	1.443	1.549	1.543	5,1	4,3	4,0	3,5

- La struttura del settore secondario appare piuttosto concentrata sul settore delle costruzioni, che rappresenta da solo il 61% delle unità locali ed il 39% degli addetti.
- L'industria manifatturiera si articola soprattutto nel sottosectore tessile, in quello del vetro e del cemento, in quello metallurgico ed in quello alimentare; i primi due, tuttavia, appaiono abbastanza declinanti, mentre gli altri risultano in crescita.
- La dimensione media delle unità locali, decisamente contenuta, risulta per di più in diminuzione, essendo passata dai 5,1 addetti/unità locale del 1981, ai 3,5 del 2001; tale andamento è influenzato dalla crescita dell'industria delle costruzioni – sottosectore tipicamente polverizzato – ed anche dalla diminuzione del numero di unità locali delle industrie tessili, del vetro e del cemento, che presentano invece una dimensione aziendale nettamente superiore alla media.

Fonte: ISTAT

2.1.8. Settore terziario

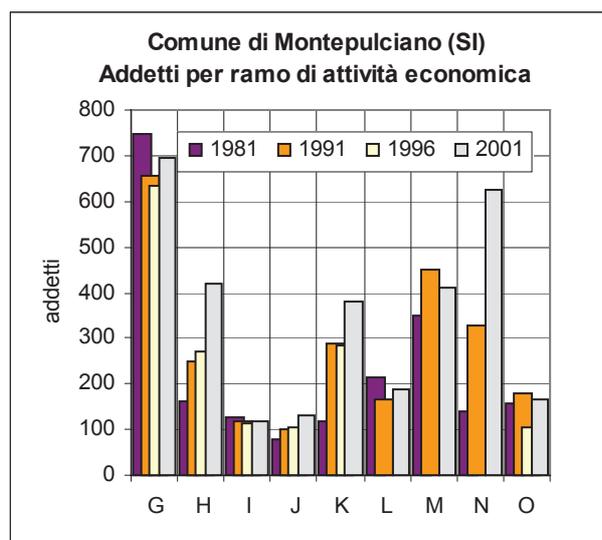
Le attività terziarie terziario rappresentano oggi il principale settore di attività economica di Montepulciano. Gli oltre 3.000 addetti che fanno capo a questa aggregazione si distribuiscono soprattutto, oltre che nel commercio (697 unità) e nelle attività ricettive (420 unità), anche nei servizi sanitari (627 unità) e nell'istruzione (409 unità).

Negli ultimi due decenni intercensuari, il quadro relativo al commercio ed all'istruzione è rimasto sostanzialmente stabile, mentre quello riguardante le attività ricettive ed i servizi sanitari ha subito un notevole impulso, con una crescita della forza lavoro, nel solo decennio 1991-2001, pari rispettivamente al 69 ed al 91%. Ciò rispecchia, da un lato, l'effettiva trasformazione dell'economia puliziana in chiave turistica e, dall'altro, la realizzazione del monoblocco ospedaliero di Nottola, che costituisce un chiaro consolidamento della centralità del territorio di Montepulciano all'interno della Val di Chiana senese.

Un altro settore piuttosto dinamico (+32% tra il 1991 ed il 2001) è rappresentato dalle attività professionali ed imprenditoriali.

E' interessante osservare che, con l'eccezione del commercio e delle stesse attività professionali ed imprenditoriali, la crescita degli addetti non si accompagna ad un analogo incremento del numero di attività locali. In questo senso, lo sviluppo dei settori più dinamici sembra potersi mettere in rapporto con il potenziamento o con l'estensione delle unità locali esistenti, piuttosto che con la loro moltiplicazione. Un'ovvia conseguenza di tale andamento è l'incremento delle dimensioni medie aziendali, che in alcuni casi (sanità, istruzione, pubblica amministrazione) raggiunge valori nettamente superiori a quelli fatti registrare in tutti gli altri rami d'attività, compresi quelli industriali.

UNITA' LOCALI ED ADDETTI – SERVIZI (1981-2001)



Comune di Montepulciano (SI)												
Unità locali ed addetti per ramo d'attività economica - servizi (1981-01)												
Ramo d'attività economica	unità locali				addetti				addetti / u.l.			
	1981	1991	1996	2001	1981	1991	1996	2001	1981	1991	1996	2001
G Commercio all'ingrosso ed al dettaglio	424	353	334	355	748	656	634	697	1,8	1,9	1,9	2,0
H Alberghi e ristoranti	67	76	82	115	163	249	272	420	2,4	3,3	3,3	3,7
I Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	70	53	50	38	127	120	113	116	1,8	2,3	2,3	3,1
J Intermediazione monetaria e finanziaria	16	29	35	43	77	99	104	129	4,8	3,4	3,0	3,0
K Attività immobiliari, professionali ed imprenditoriali	72	125	184	232	116	289	286	381	1,6	2,3	1,6	1,6
L Pubblica amministrazione e difesa	11	10	n.d.	8	213	166	n.d.	187	19,4	16,6	n.d.	23,4
M Istruzione	27	31	n.d.	21	351	450	n.d.	409	13,0	14,5	n.d.	19,5
N Sanità ed altri servizi sociali	32	24	n.d.	49	142	329	n.d.	627	4,4	13,7	n.d.	12,8
O Altri servizi pubblici, sociali e personali	87	90	53	61	157	181	103	164	1,8	2,0	1,9	2,7
TOTALE SERVIZI	806	791	n.d.	922	2.094	2.539	n.d.	3.130	2,6	3,2	n.d.	3,4
<i>di cui servizi destinati alla vendita</i>	<i>736</i>	<i>726</i>	<i>738</i>	<i>844</i>	<i>1.388</i>	<i>1.594</i>	<i>1.512</i>	<i>1.907</i>	<i>1,9</i>	<i>2,2</i>	<i>2,0</i>	<i>2,3</i>

- Il settore terziario risulta a Montepulciano in costante espansione, contando, al censimento 2001, oltre 3.130 addetti, con un incremento del 49% rispetto al 1981, e del 23% rispetto al 1991.
- Tale andamento risente delle intense dinamiche di alcuni rami d'attività, fra cui si evidenziano in particolare gli alberghi e ristoranti (+54% tra il 1991 ed il 2001), le attività immobiliari, professionali ed imprenditoriali (+32%), e soprattutto i servizi socio-sanitari (+91%).
- Quest'ultimo aspetto rispecchia evidentemente la realizzazione del monoblocco ospedaliero, che ha comportato il trasferimento di numerosi posti di lavoro da Sinalunga a Montepulciano.
- Molto più modesta appare la dinamica del commercio al dettaglio ed all'ingrosso (-7% tra il 1991 ed il 2001) e dell'istruzione (-9%).
- Il forte incremento del ramo socio-sanitario, tradizionalmente caratterizzato da forti livelli di aggregazione in unità locali di grandi dimensioni, fa sì che il numero complessivo di addetti ai servizi cresca più di quello delle unità locali, con conseguente incremento della dimensione media di queste ultime, il che rappresenta un fatto abbastanza eccezionale nel panorama sempre più polverizzato delle attività di servizio italiane.

Fonte: ISTAT