

Comune di Montepulciano
(Provincia di Siena)



Piano generale del traffico urbano

RAPPORTO FINALE

Volume 2

Sezione III – Quadro diagnostico, obiettivi e strategie

Sezione IV – Interventi del piano

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

SEZIONE III

- QUADRO DIAGNOSTICO, OBIETTIVI E STRATEGIE -

3.1. PREMESSA

3.2. LA RETE PRIMARIA

3.3. IL CENTRO STORICO

3.4. LE ZONE MODERNE DEL CAPOLUOGO

3.5. SANT'ALBINO

3.6. GLI ABITATI DELLA VAL DI CHIANA

3.7. VALIANO

3.8. I PERCORSI TURISTICI

3.9. I SERVIZI DI TRASPORTO COLLETTIVO

3.1. Premessa

3.1.1. Diagnosi

Le indagini effettuate ed il confronto finora sviluppato con l'amministrazione e gli organi tecnici del Comune consentono di definire un quadro diagnostico di sintesi che evidenzia, per ciascuna criticità individuata sul versante dell'organizzazione della rete stradale, la sua genesi e le sue caratteristiche principali, con riferimento non soltanto agli aspetti strettamente inerenti al traffico sulle strade, ma anche a quelli relativi al rapporto che questo ha con il centro abitato e con i cittadini che in esso vivono o lavorano.

Tale quadro può essere articolato sulla base delle criticità identificate, ed in particolare con riferimento ai temi che seguono:

- l'assetto generale della rete primaria, così come definito a seguito della realizzazione della variante all'ex SS326 e del nuovo svincolo sull'autostrada A1;
- l'accesso al centro storico;
- la rete viaria di distribuzione nelle zone moderne del capoluogo;
- le problematiche di attraversamento urbano di Sant'Albino;
- l'assetto della rete locale della Val di Chiana (frazioni di Abbadia, Gracciano, Stazione, Acquaviva e Salcheto-Tre Berte);
- le problematiche di attraversamento urbano di Valiano;
- la struttura dei percorsi turistici;
- il ruolo del trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Congiuntamente all'esposizione del quadro diagnostico – che definisce che cosa non funziona nell'attuale organizzazione del traffico (e per quale motivo) – in questa sezione del piano vengono proposti gli indirizzi in base ai quali intervenire sull'assetto fisico e sulla regolazione dell'assetto viario di Montepulciano. Tali indirizzi vengono sviluppati facendo riferimento dapprima ad un quadro di obiettivi generali, e quindi a specifiche strategie atte a conseguire tali obiettivi.

3.1.2. Obiettivi e strategie

Scopo ultimo di questa sezione è dunque quello di stabilire un solido legame logico tra i problemi e le loro soluzioni. Si tratta di un passaggio di grande importanza metodologica, caratterizzato da complesse sfaccettature. Per evidenti motivi di comprensibilità, e per evitare eccessive dispersioni nei dettagli, sia gli obiettivi proposti che le strategie ipotizzate vengono qui presentati in termini di sintesi.

Un *obiettivo del piano* è una modalità predeterminata di funzionamento di un aspetto del sistema della mobilità, ritenuta concretamente raggiungibile con gli strumenti a disposizione dell'amministrazione comunale. Aspetto essenziale di un obiettivo è quello di essere quantificabile e verificabile mediante un opportuno sistema di misurazione o controllo.

Una *strategia del piano* è invece un criterio od indirizzo progettuale che si propone di adottare al fine di perseguire un determinato obiettivo.

In realtà, a volte non è facile discernere tra un obiettivo e la strategia che lo persegue. Si tratta per lo più di un procedimento «a cascata» che, per successivi livelli di approssimazione, porta a dettagliare in modo sempre più preciso la fase di progetto degli specifici interventi.

La definizione degli interventi, che traducono, con i necessari dettagli tecnici, le strategie in progetti compiuti, costituisce il passaggio conclusivo della definizione del Piano Urbano del Traffico. Tale definizione costituisce l'oggetto specifico della successiva sezione IV (*Interventi del Piano*).

La gradualità nell'avvicinamento alle «soluzioni» dei «problemi» è un aspetto importante, poiché permette di operare in un quadro di obiettivi chiari e condivisi, rispetto ai quali è possibile sviluppare strategie ed interventi efficaci, fattibili e stabili, cioè non soggetti a radicali ripensamenti a posteriori, come non è raro che accada laddove la progettazione viene sviluppata sulla base di presupposti in realtà non pienamente condivisi.

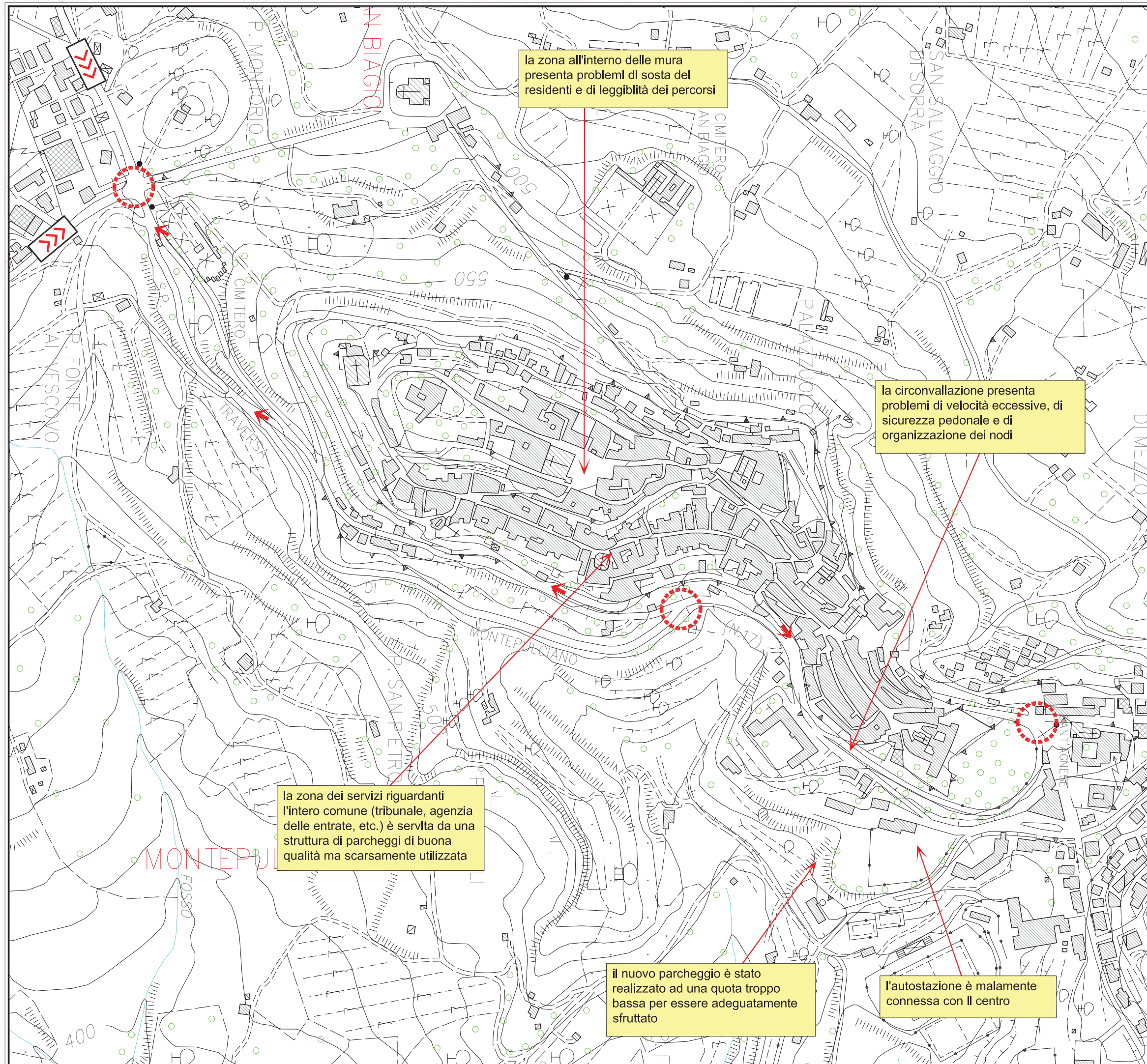
In un certo senso, la definizione degli obiettivi del piano rappresenta il passaggio più importante, in quanto identifica i risultati che si intendono ottenere attraverso gli interventi previsti. In questo senso, il piano del traffico è soprattutto un «piano di obiettivi», potendosi immaginare anche che le strategie o gli interventi possano subire modificazioni, in base alla variazione di condizioni generali od alle verifiche condotte. Un momento fondamentale nel processo di attuazione del piano sarà dunque quello del controllo, cioè della valutazione dell'efficacia degli interventi via via messi in opera in ordine al raggiungimento degli obiettivi specifici posti dal piano. L'impegno alla verifica, ed all'eventuale revisione, dei provvedimenti, costituisce un passaggio essenziale nel percorso di attuazione del piano, al fine di garantire il perseguimento degli obiettivi insieme alla correttezza ed alla trasparenza del processo decisionale.

Da ultimo, va osservato che, proprio per la particolare importanza attribuita alla definizione degli obiettivi, questa sezione contiene indicazioni la cui validità, in generale, travalica il vincolo temporale di due anni stabilito dal nuovo Codice della Strada per l'attuazione del piano stesso. Di ciò si terrà conto nell'identificazione delle strategie, che verranno presentate facendo riferimento a successive fasi di intervento.

3.1.3. Struttura della sezione

L'esposizione del quadro diagnostico, degli obiettivi e delle strategie è strutturata con riferimento ai singoli temi illustrati nel paragrafo 3.1.1. La ricomposizione dei diversi elementi a livello comunale è affidata invece a due tavole, che costituiscono parte integrate della sezione:

- la «**tavola di diagnosi**», nella quale vengono sintetizzati i principali problemi rilevati sulla base delle segnalazioni, dei rilievi e delle analisi effettuate;
- la «**tavola delle strategie di intervento**», nella quale vengono riportati i settori e le modalità proposte per affrontare le criticità evidenziate.



la zona all'interno delle mura presenta problemi di sosta dei residenti e di leggibilità dei percorsi




la circonvallazione presenta problemi di velocità eccessive, di sicurezza pedonale e di organizzazione dei nodi

la zona dei servizi riguardanti l'intero comune (tribunale, agenzia delle entrate, etc.) è servita da una struttura di parcheggi di buona qualità ma scarsamente utilizzata

il nuovo parcheggio è stato realizzato ad una quota troppo bassa per essere adeguatamente sfruttato

l'autostazione è malamente connessa con il centro

LEGENDA

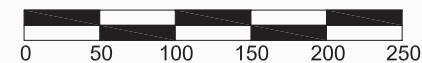
-  Incrocio pericoloso
-  Velocità eccessiva
-  Uscita pericolosa



COMUNE DI MONTEPULCIANO

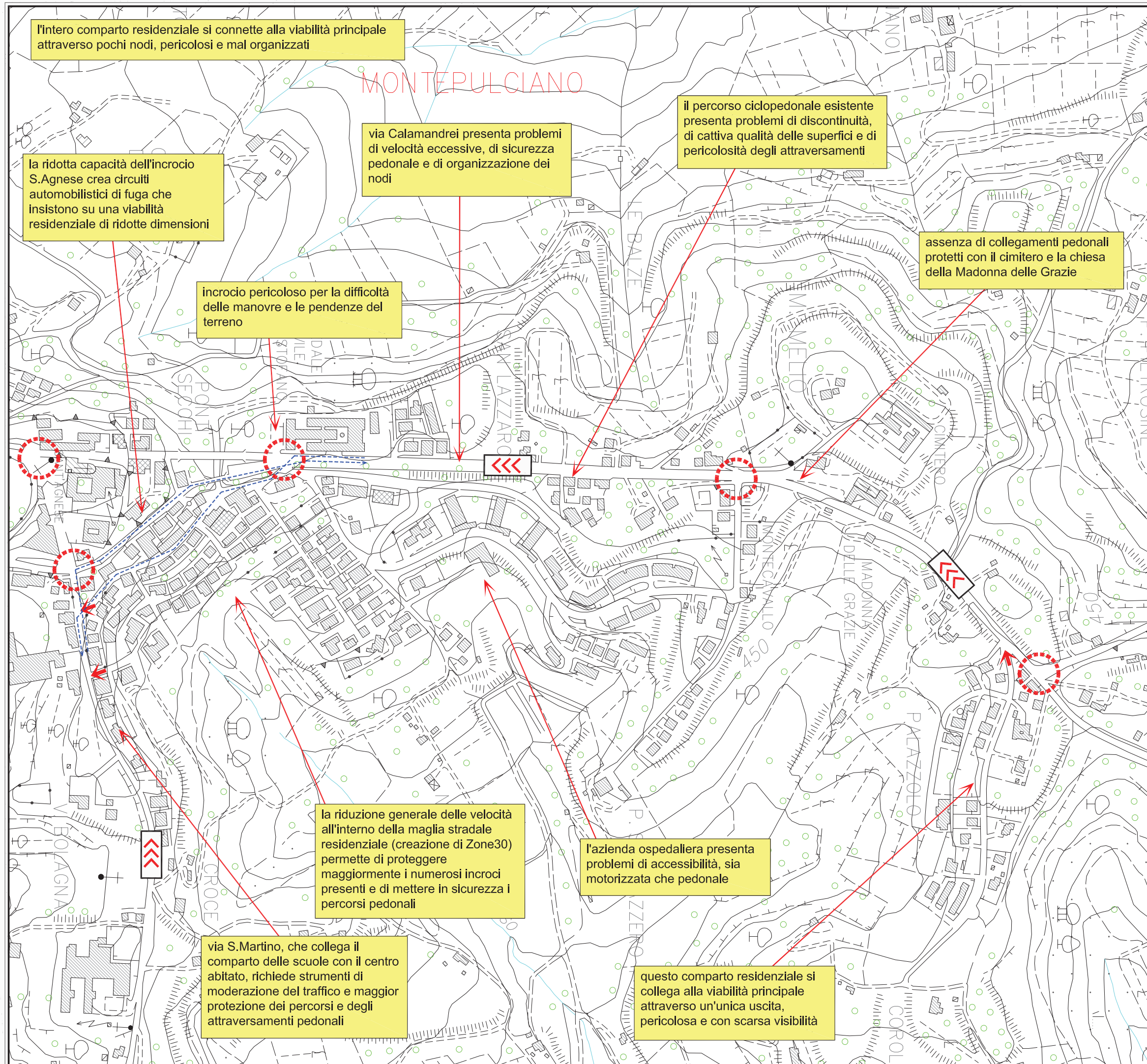
Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: centro storico

ANALISI DELLE CRITICITA' Tav. n°
10.1






Scala
1:5.000

Aprile 2005



LEGENDA

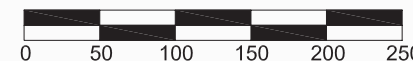
-  Incrocio pericoloso
-  Velocità eccessiva
-  Uscita pericolosa



COMUNE DI MONTEPULCIANO

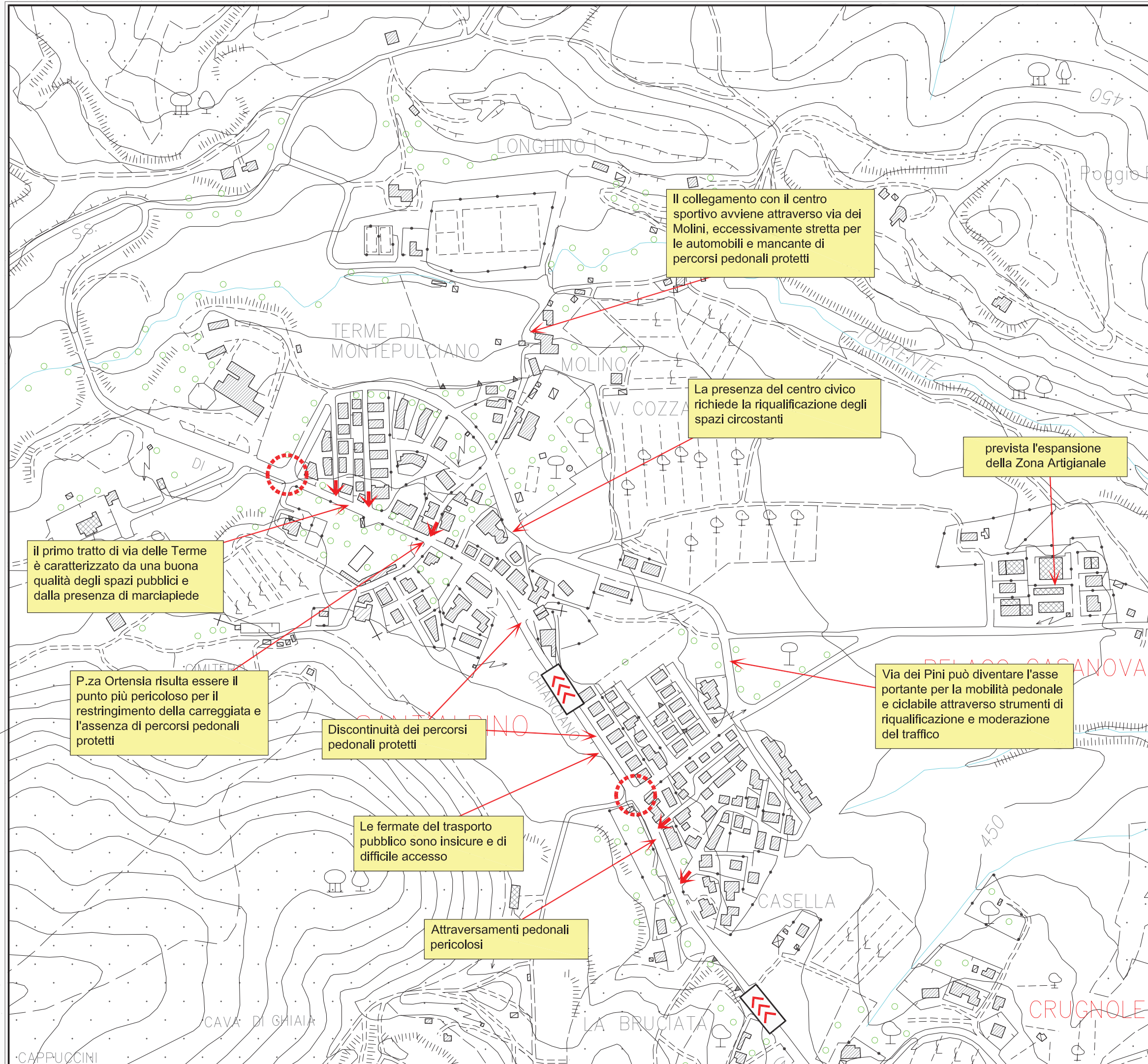
Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: espansioni

ANALISI DELLE CRITICITA' Tav. n°
10.2






Scala
1:5.000

Aprile 2005



LEGENDA

-  Incrocio pericoloso
-  Velocità eccessiva
-  Uscita pericolosa

Il collegamento con il centro sportivo avviene attraverso via dei Molini, eccessivamente stretta per le automobili e mancante di percorsi pedonali protetti

La presenza del centro civico richiede la riqualificazione degli spazi circostanti

prevista l'espansione della Zona Artigianale

il primo tratto di via delle Terme è caratterizzato da una buona qualità degli spazi pubblici e dalla presenza di marciapiede

P.za Ortensia risulta essere il punto più pericoloso per il restringimento della carreggiata e l'assenza di percorsi pedonali protetti

Discontinuità dei percorsi pedonali protetti

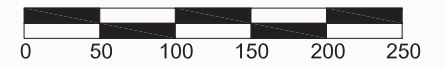
Via dei Pini può diventare l'asse portante per la mobilità pedonale e ciclabile attraverso strumenti di riqualificazione e moderazione del traffico

Le fermate del trasporto pubblico sono insicure e di difficile accesso

Attraversamenti pedonali pericolosi

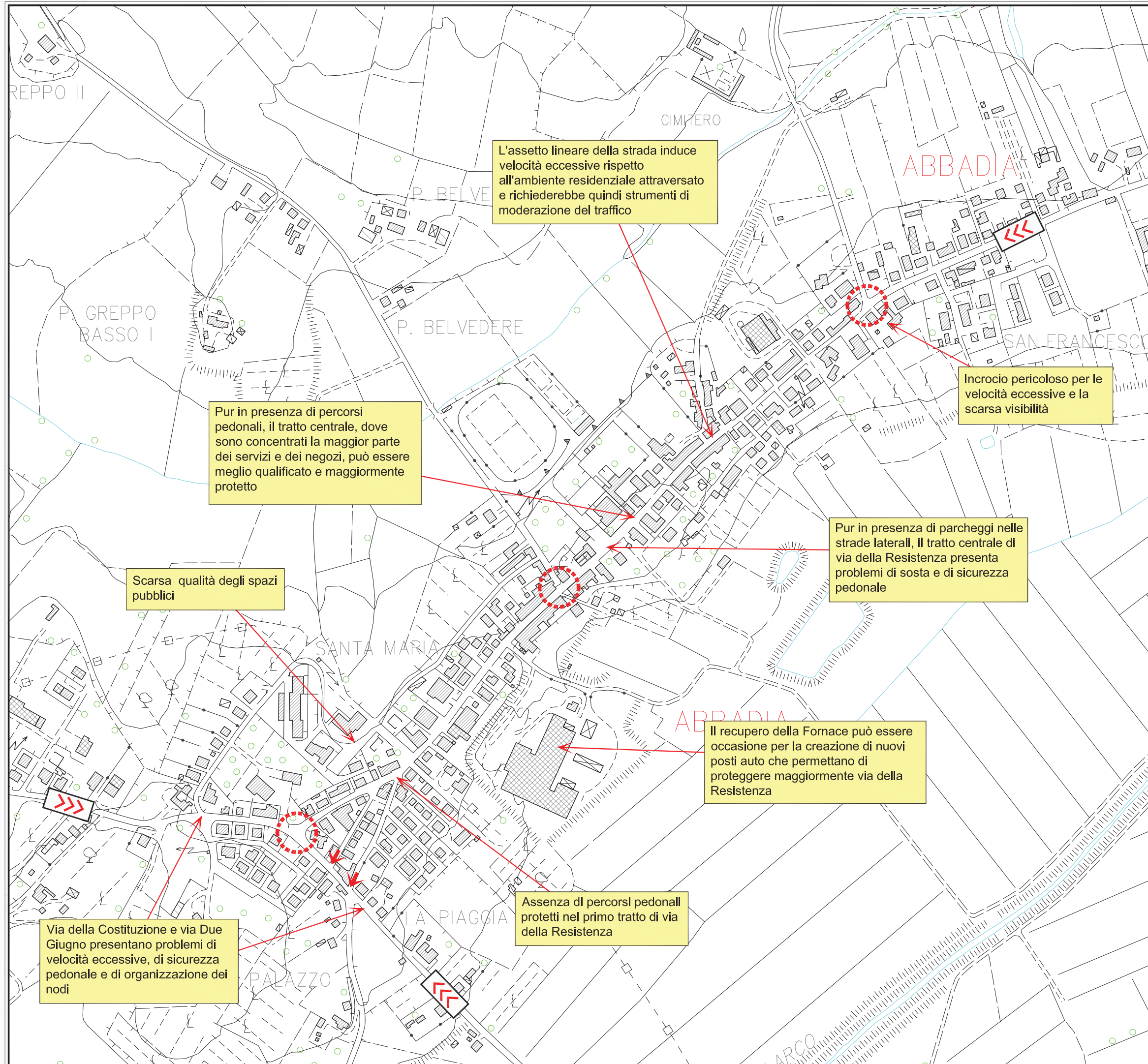
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Sant'Albino

ANALISI DELLE CRITICITA' Tav. n°
10.3






Scala
1:5.000

Aprile 2005



LEGENDA

-  Incrocio pericoloso
-  Velocità eccessiva
-  Uscita pericolosa

L'assetto lineare della strada induce velocità eccessive rispetto all'ambiente residenziale attraversato e richiederebbe quindi strumenti di moderazione del traffico

Incrocio pericoloso per le velocità eccessive e la scarsa visibilità

Pur in presenza di percorsi pedonali, il tratto centrale, dove sono concentrati la maggior parte dei servizi e dei negozi, può essere meglio qualificato e maggiormente protetto

Pur in presenza di parcheggi nelle strade laterali, il tratto centrale di via della Resistenza presenta problemi di sosta e di sicurezza pedonale

Scarsa qualità degli spazi pubblici

Il recupero della Fornace può essere occasione per la creazione di nuovi posti auto che permettano di proteggere maggiormente via della Resistenza

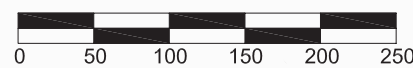
Assenza di percorsi pedonali protetti nel primo tratto di via della Resistenza


Via della Costituzione e via Due Giugno presentano problemi di velocità eccessive, di sicurezza pedonale e di organizzazione dei nodi

COMUNE DI MONTEPULCIANO

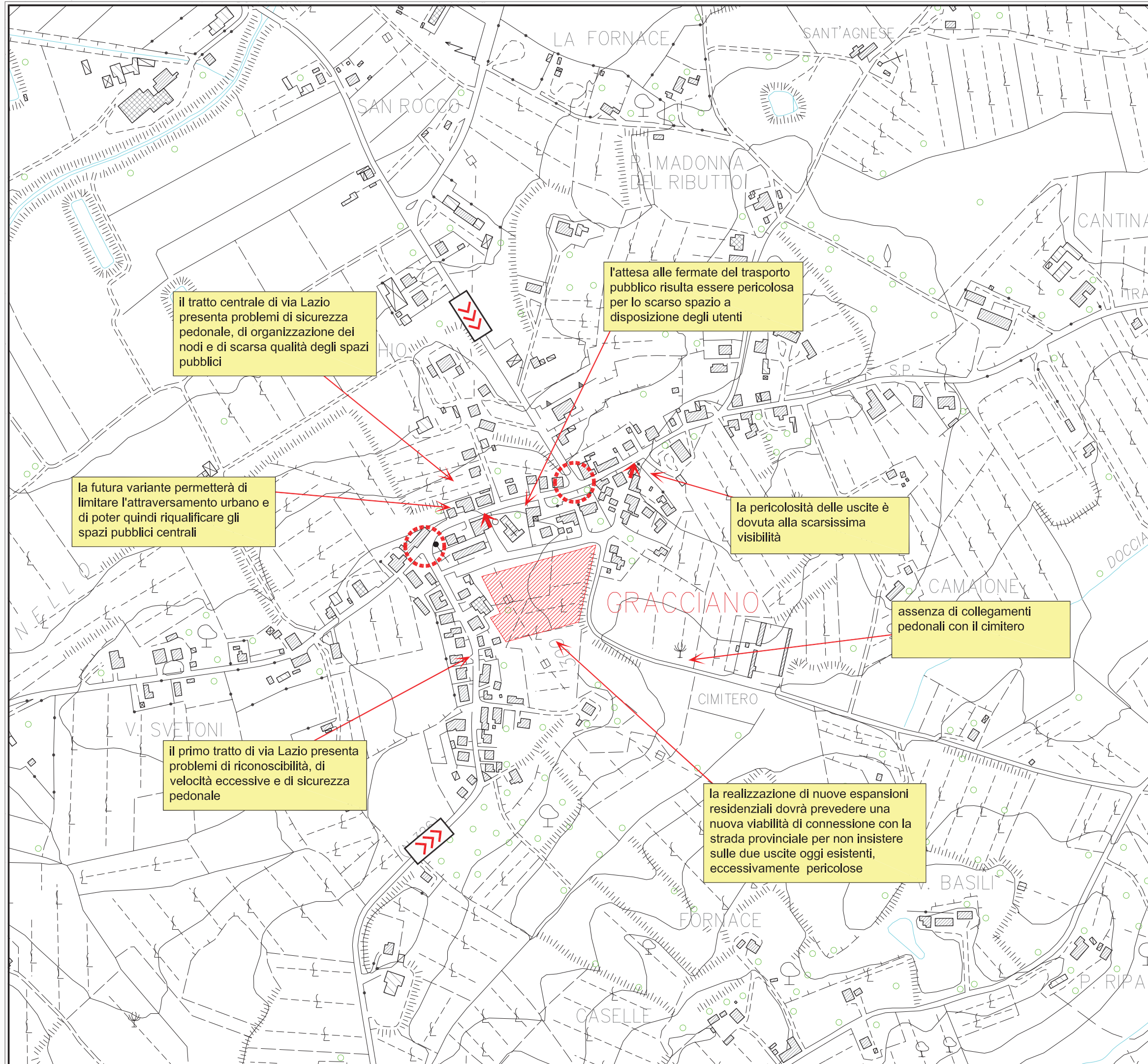
Piano Urbano del Traffico
Frazione: Abbadia

ANALISI DELLE CRITICITA' Tav. n°
10.4



 **Scala**
1:5.000

Aprile 2005



il tratto centrale di via Lazio presenta problemi di sicurezza pedonale, di organizzazione dei nodi e di scarsa qualità degli spazi pubblici

la futura variante permetterà di limitare l'attraversamento urbano e di poter quindi riqualificare gli spazi pubblici centrali

il primo tratto di via Lazio presenta problemi di riconoscibilità, di velocità eccessive e di sicurezza pedonale




l'attesa alle fermate del trasporto pubblico risulta essere pericolosa per lo scarso spazio a disposizione degli utenti

la pericolosità delle uscite è dovuta alla scarsissima visibilità

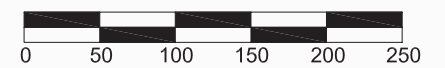
assenza di collegamenti pedonali con il cimitero

la realizzazione di nuove espansioni residenziali dovrà prevedere una nuova viabilità di connessione con la strada provinciale per non insistere sulle due uscite oggi esistenti, eccessivamente pericolose

LEGENDA

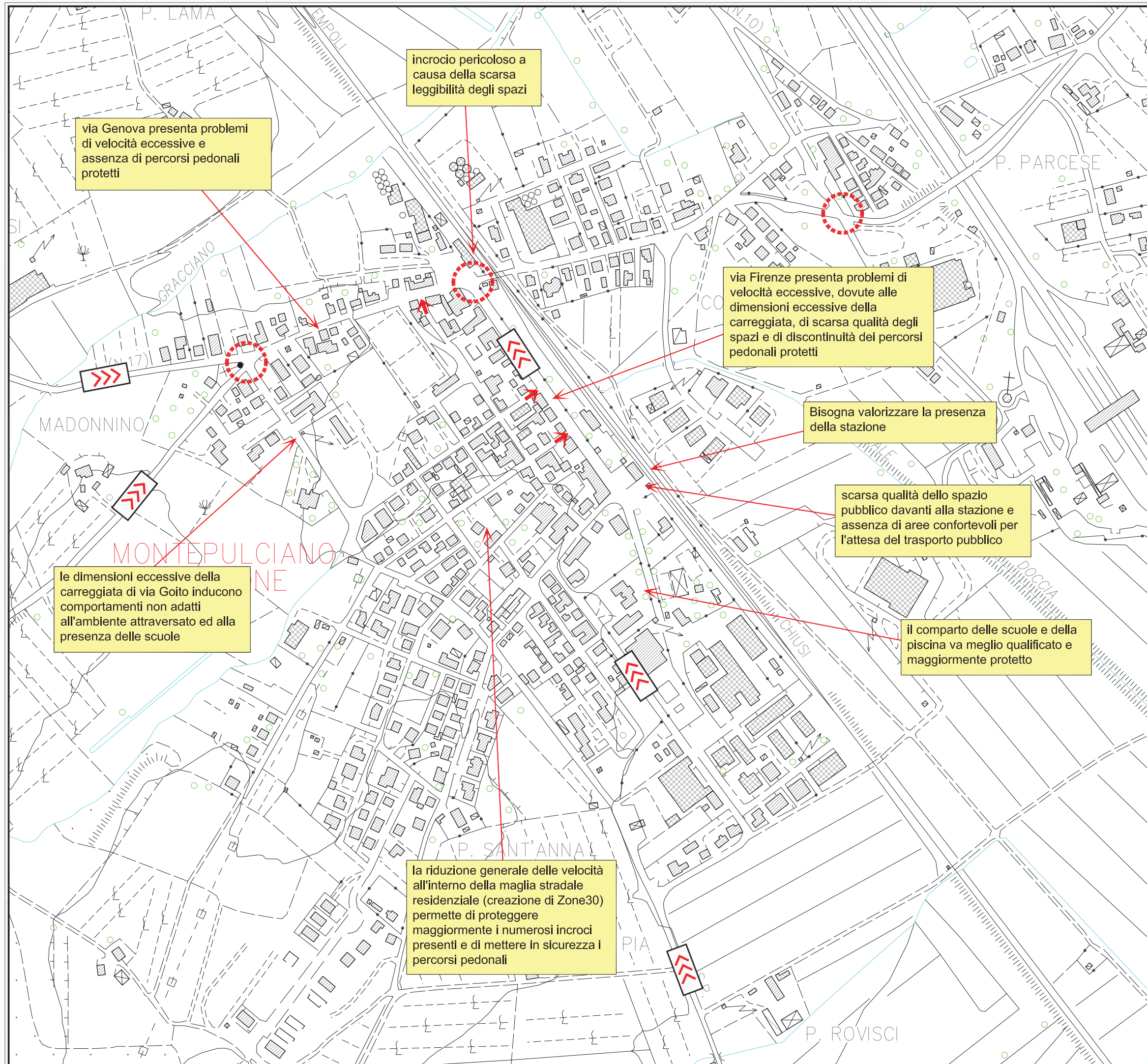
-  Incrocio pericoloso
-  Velocità eccessiva
-  Uscita pericolosa

COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Gracciano
 ANALISI DELLE CRITICITA' Tav. n°
10.5






Scala
1:5.000

Aprile 2005



LEGENDA

-  Incrocio pericoloso
-  Velocità eccessiva
-  Uscita pericolosa

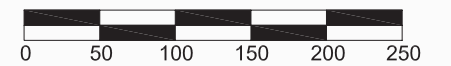
COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

Frazione: Stazione

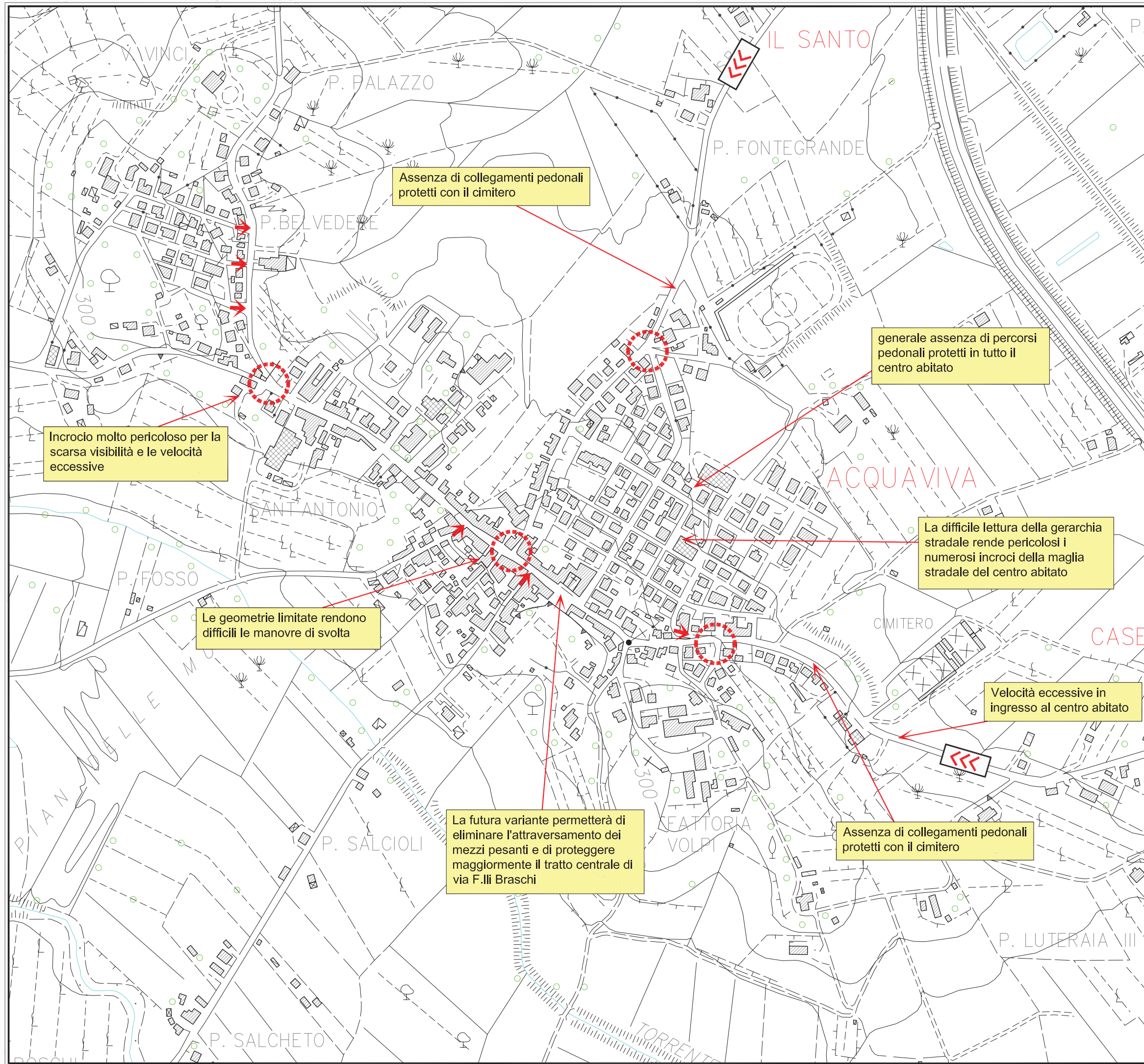
ANALISI DELLE CRITICITA'

Tav. n°
10.6






Scala
1:5.000

Aprile 2005



LEGENDA

-  Incrocio pericoloso
-  Velocità eccessiva
-  Uscita pericolosa

Incrocio molto pericoloso per la scarsa visibilità e le velocità eccessive

Assenza di collegamenti pedonali protetti con il cimitero

generale assenza di percorsi pedonali protetti in tutto il centro abitato

La difficile lettura della gerarchia stradale rende pericolosi i numerosi incroci della maglia stradale del centro abitato

Le geometrie limitate rendono difficili le manovre di svolta

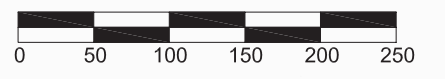
Velocità eccessive in ingresso al centro abitato

La futura variante permetterà di eliminare l'attraversamento dei mezzi pesanti e di proteggere maggiormente il tratto centrale di via F.lli Braschi

Assenza di collegamenti pedonali protetti con il cimitero

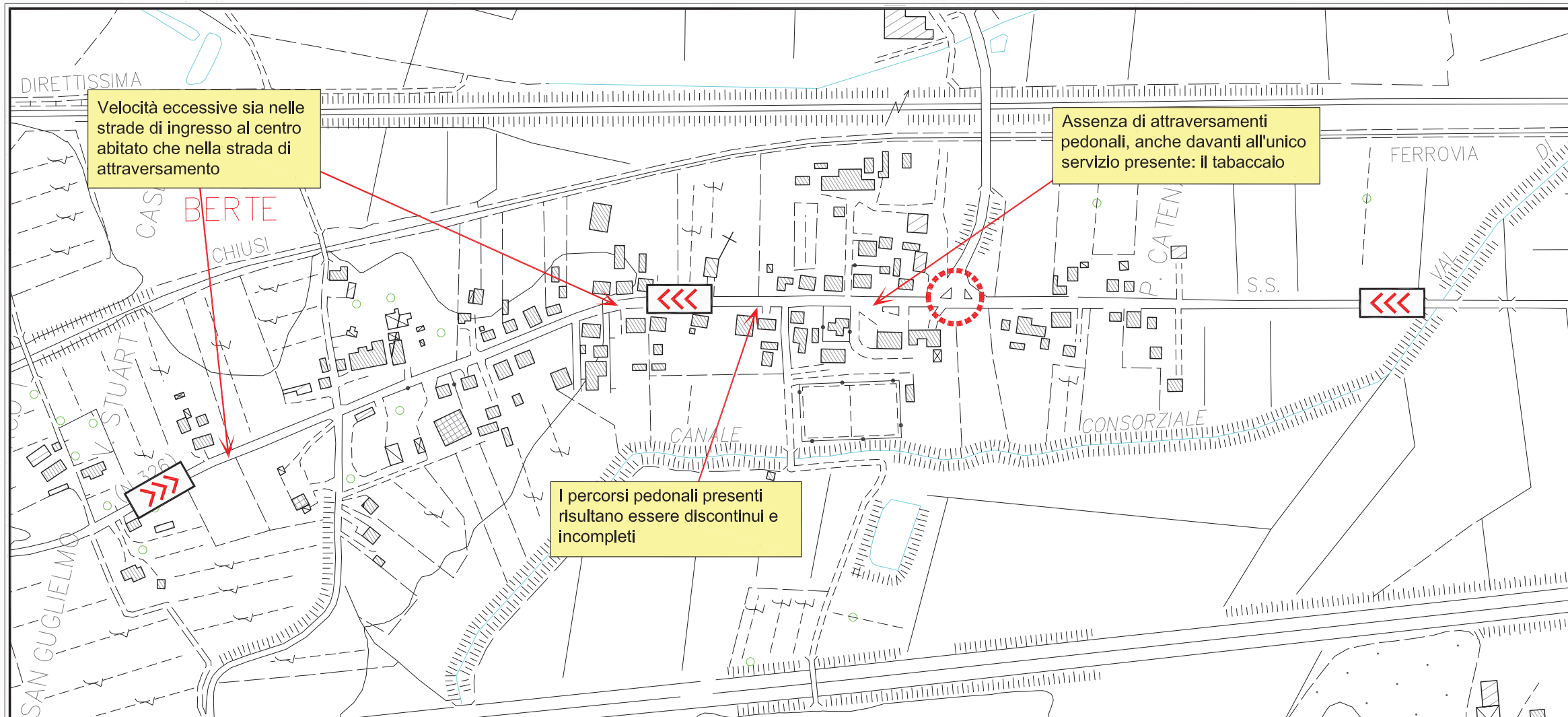
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Acquaviva

ANALISI DELLE CRITICITA' Tav. n°
10.7

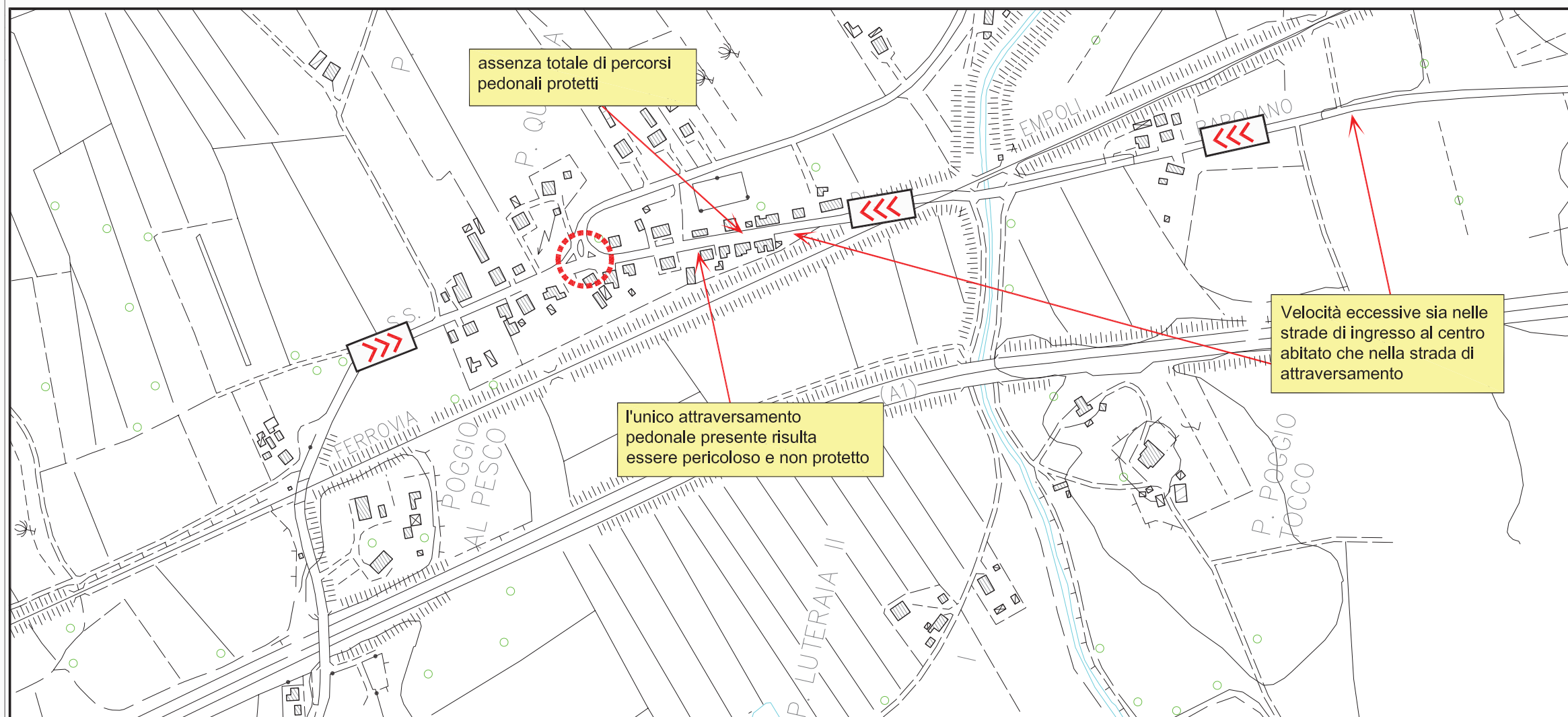


Scala
1:5.000

Aprile 2005

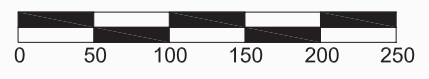


- LEGENDA**
- Incrocio pericoloso
 - Velocità eccessiva
 - Uscita pericolosa



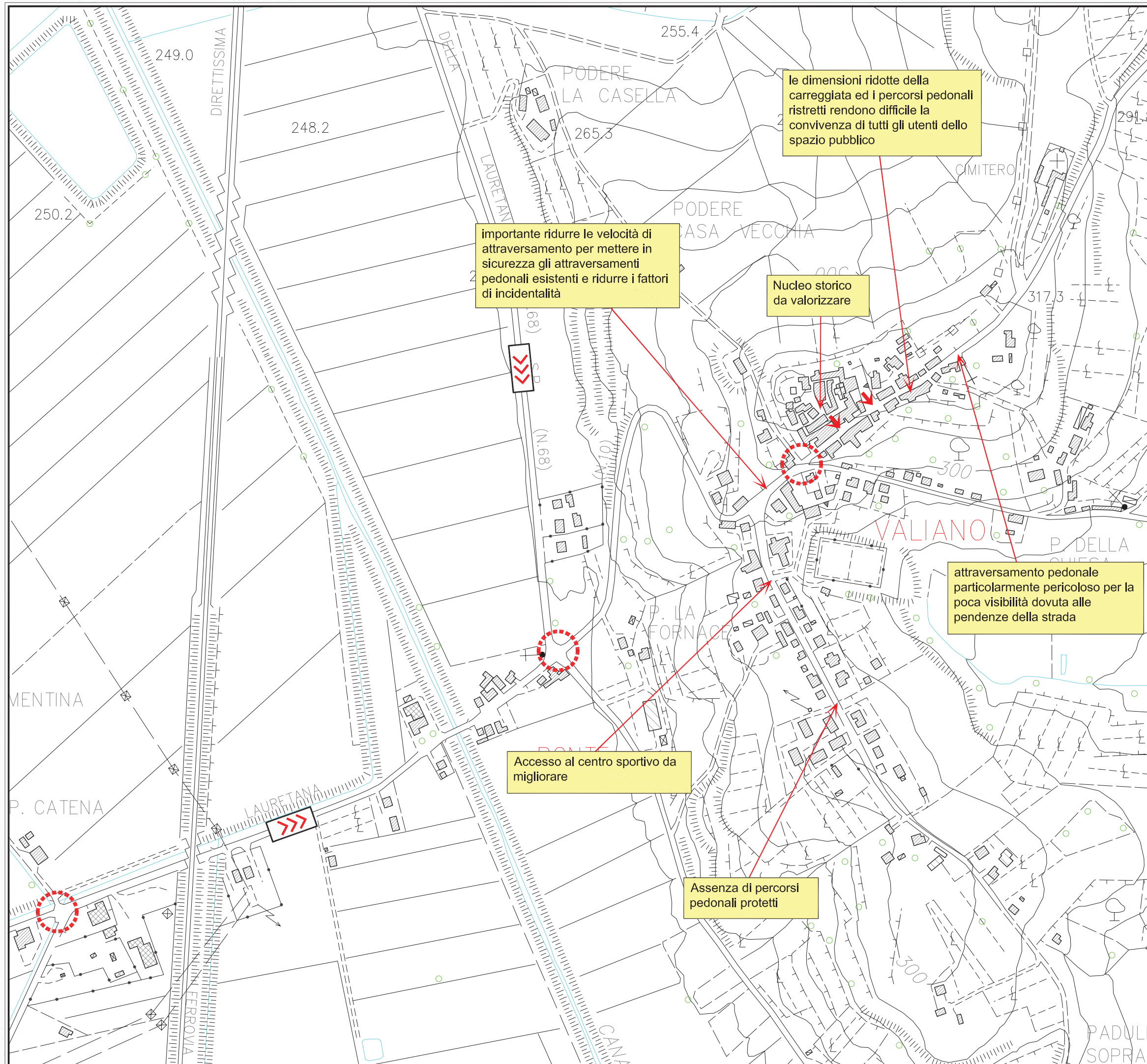
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Salcheto e Tre Berte

ANALISI DELLE CRITICITA' Tav. n°
10.8






Scala
1:5.000

Aprile 2005

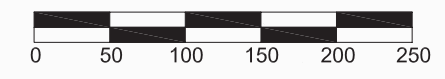


LEGENDA

-  Incrocio pericoloso
-  Velocità eccessiva
-  Uscita pericolosa

COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Valiano

ANALISI DELLE CRITICITA' Tav. n°
10.9



 **Scala**
1:5.000

Aprile 2005

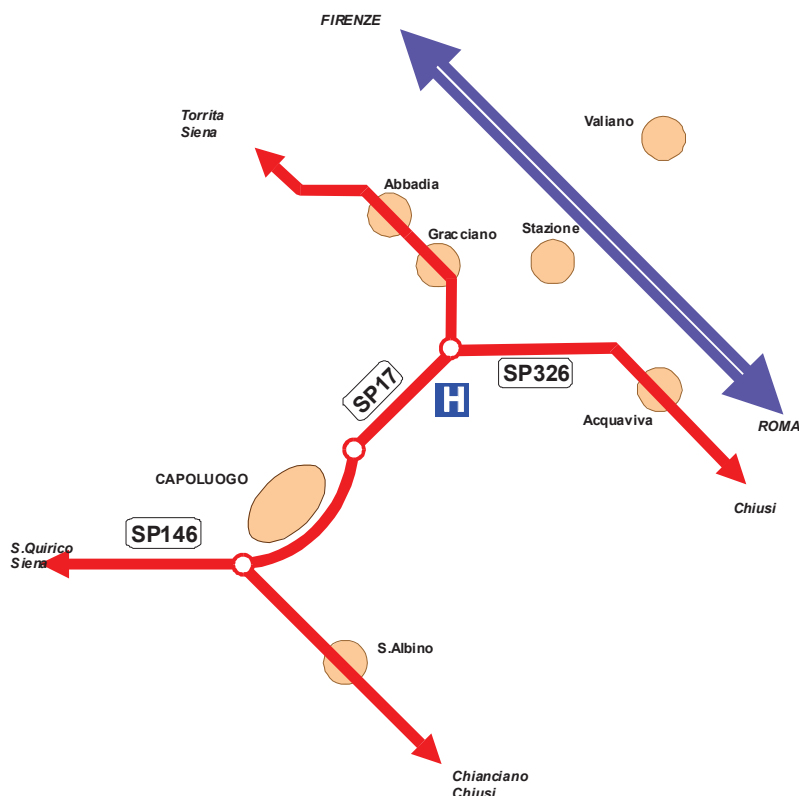
3.2. La rete primaria

Le rilevazioni di traffico effettuate nei principali nodi del territorio comunale hanno evidenziato una netta prevalenza dei flussi scambiati tra il capoluogo, le frazioni ed i Comuni circostanti, su quelli di attraversamento. Ne deriva una sensibile concentrazione del traffico sulla strada traversa (SP17), che rappresenta l'asse ordinatore di tutti le principali attività di servizio poliziane. La realizzazione della variante all'ex SS326, e del nuovo svincolo autostradale, è destinata a rafforzare ulteriormente il ruolo di questa strada, che dovrà diventare un vero e proprio "asse attrezzato", capace di distribuire adeguatamente il traffico sul capoluogo, sull'ospedale di Nottola e sulle polarità esistenti o previste presso l'abitato della Stazione. Ciò richiede un nuovo assetto dei più importanti nodi di traffico, ed in particolare degli incroci di Nottola e San Biagio.

3.2.1. Quadro generale

L'ampissimo territorio comunale di Montepulciano è servito da una rete stradale a maglie larghe, che fa capo essenzialmente alle due ex statali 146 (Chiusi-San Quirico) e 326 (Chiusi-Torrita), ed alle due provinciali 10 (Lauretana) e 17 (traversa di Montepulciano).

Questi assi stradali si intersecano nei due nodi di Nottola e San Biagio, formando una struttura "ad H" focalizzata sulla SP17, che rappresenta sostanzialmente l'unica comunicazione esistente in territorio poliziano fra il sistema collinare, facente capo al capoluogo ed all'ex SS146, ed il sistema vallivo, disposto intorno all'ex SS326.



Le indagini di traffico effettuate sui principali nodi, evidenziano che i modi d'uso della rete primaria risentono fortemente dell'attrazione del capoluogo e degli altri poli di servizio collocati lungo la strada traversa (in particolare l'ospedale). Infatti, sia nel nodo di San Biagio, che in quello di Nottola, i flussi veicolari provenienti da Chianciano, o rispettivamente da Torrita e Chiusi, sono

DIAGNOSI	OBIETTIVI	STRATEGIE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il traffico si concentra essenzialmente sulla strada traversa. ▪ Le due ex statali funzionano soprattutto come assi di adduzione alla SP17. ▪ L'assetto geometrico dei nodi di San Biagio e Nottola non è coerente con le funzioni svolte. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicurezza della circolazione stradale. ▪ Funzionalità e chiarezza della rete primaria. ▪ Protezione dei centri abitati. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realizzazione della variante all'ex SS326 e del nuovo svincolo autostradale. ▪ Prolungamento della strada traversa e rafforzamento del suo ruolo di distribuzione urbana. ▪ Revisione dei nodi di Nottola e San Biagio.

3.2.2. La variante all'ex SS326

Le simulazioni condotte sulla rete stradale della Val di Chiana evidenziano che la realizzazione della variante all'ex SS326 è destinata ad apportare alcune importanti variazioni nei flussi di traffico, tra cui in particolare:

- una consistente riduzione dei carichi veicolari transitanti all'interno dei centri abitati di Abbadia, Gracciano ed Acquaviva;
- la concentrazione degli scambi con il comparto Nord (Torrita-Sinalunga-Arezzo-Siena) su un'unica direttrice, con riduzione del traffico nella zona di Ascianello; e conseguentemente
- il rafforzamento del ruolo della strada traversa nella tratta compresa fra Nottola e la Cantina sociale.

Tutti questi effetti sono coerenti con l'obiettivo generale di una migliore organizzazione degli assi stradali primari: essi, infatti, rendono più efficiente e leggibile la rete stradale, contenendo l'impatto del traffico sui centri abitati e/o su comparti rurali di per se stessi poco attrattivi.

Nel contempo, la struttura generale della domanda di mobilità, evidenziata nella sezione II, richiede che questo intervento venga letto non tanto come potenziamento di un asse di scorrimento longitudinale, funzionale al traffico di attraversamento del territorio poliziano, quanto piuttosto come rafforzamento di un asse di distribuzione posto a servizio del traffico interno o di scambio con i Comuni contermini.

Inoltre, è da evidenziare che l'ipotizzata realizzazione del nuovo svincolo sulla A1 è destinata a modificare sensibilmente il contesto funzionale della tratta intermedia (circonvallazione di Acquaviva), rendendo necessaria l'introduzione di un nuovo nodo infrastrutturale di rango gerarchico paragonabile a quello di Nottola (vedi paragrafo 3.2.3).

Questa circostanza, unita alla consapevolezza del costo non indifferente dell'intervento, e dalle diverse potenzialità che le sue singole tratte presentano in funzione delle problematiche di attraversamento locale, consente di ipotizzare una scala di priorità di intervento, così definita:

1. tratta Nord (circonvallazione di Abbadia e Gracciano + ridefinizione del nodo di Nottola);
2. tratta centrale (circonvallazione di Acquaviva), da realizzarsi in connessione al nuovo svincolo sulla A1;
3. tratta Sud (Salcheto-Tre Berte).

3.2.3. Il nuovo svincolo autostradale

Lo studio di fattibilità allegato al piano evidenzia che, in un orizzonte decennale, il nuovo svincolo sulla A1 potrà attrarre un traffico dell'ordine dei 9-10.000 veicoli/giorno, apportando nuovo traffico ad una tratta autostradale oggi relativamente sottoutilizzata.

Le buone condizioni di fattibilità tecnico-economica di questo intervento costituiscono una importante premessa per il riassetto della rete primaria a livello comunale. In primo luogo, esse consentono di ipotizzare soluzioni efficaci alle problematiche di accesso al comparto industriale di Montepulciano Stazione, così da permetterne l'ulteriore sviluppo secondo gli orientamenti dell'Amministrazione Comunale e Regionale.

In secondo luogo, come già accennato nel paragrafo 3.2.1, tali condizioni comportano un ulteriore, sensibile rafforzamento del ruolo della strada traversa, che verrebbe a rappresentare il collegamento fondamentale tra il capoluogo e lo svincolo autostradale (cioè quasi tutto il mondo esterno).

Ciò renderà opportuno, evidentemente, per quanto riguarda il nuovo nodo infrastrutturale, posto tra Stazione ed Acquaviva, un assetto gerarchico volto a favorire la lettura della direttrice Ovest-Est e l'accesso alle zone urbane circostanti.

A quest'ultimo proposito, è importante osservare che la realizzazione del nuovo svincolo porrà l'esigenza di ridefinire anche la connessione tra la variante dell'ex SS326 e l'ex SS454, con l'obiettivo di renderla più diretta, e dunque più leggibile nel quadro della rete dei collegamenti primari.

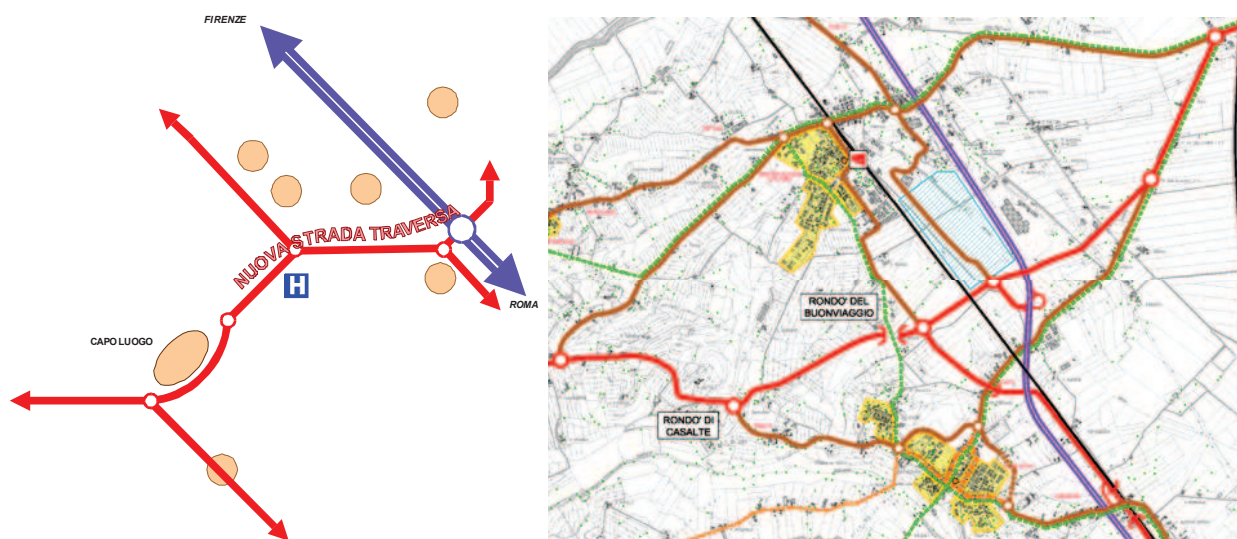
3.2.4. La strada traversa

La variante all'ex SS326 ed il nuovo svincolo autostradale rappresentano altrettanti interventi atti a potenziare considerevolmente il ruolo della strada traversa. Di fatto, la costruzione della variante rafforzerà alquanto il nodo "centrale" di Nottola, mentre l'apertura del nuovo svincolo è destinata a determinare la completa "cattura" della tratta centrale dell'ex SS326 (Nottola-Acquaviva) alle funzioni trasversali di distribuzione, limitando le funzioni di adduzione alle sole tratte Nord (Abbadia-Nottola) e Sud (Acquaviva-Montallese).

La nuova direttrice trasversale, così ottenuta, verrebbe a configurarsi come vero e proprio fulcro dell'organizzazione territoriale di Montepulciano, assicurando il collegamento tra tutte le polarità di servizio rilevanti a scala comunale (e sovracomunale), ovvero:

- il capoluogo;
- l'ospedale di Nottola;
- la stazione ferroviaria;
- lo svincolo autostradale ed il comparto produttivo circostante.

Va osservato che tale direttrice finirebbe anche per rappresentare una variante all'abitato della Stazione, rispetto ai flussi stradati lungo la SP10. In tal senso, risulta opportuno che il braccio di connessione al nuovo svincolo venga raccordato alla viabilità esistente anche ad Est della A1, configurandosi così come prolungamento della traversa in direzione di Valiano, Castiglione del Lago e Cortona.



Una volta realizzato il nuovo svincolo, il ruolo focale della strada traversa risulterà tale da richiederne la configurazione come vero e proprio “asse attrezzato”, sia pure prevalentemente extraurbano e dotato di un’elevata qualità paesistico-ambientale. Ciò non significherà tanto un ampliamento della carreggiata stradale – più che sufficiente ad accogliere i carichi veicolari previsti – quanto una maggiore cura dei limiti laterali (eventualmente con l’inserimento di alberatura stradale e percorsi ciclopedonali protetti), e soprattutto un riassetto dei principali nodi di traffico, in modo da garantirne l’efficacia nella distribuzione dei flussi laterali di accesso, coerentemente con la funzione primaria svolta dall’asse.

Tali nodi includono, in prima approssimazione:

- l’incrocio di San Biagio, vera e propria “porta” meridionale del centro storico;
- l’intersezione tra via I Maggio e via dell’Oriolo, che svolge un’essenziale funzione di accesso al centro storico (vedi paragrafo 3.3);
- l’incrocio di Sant’Agnese;
- l’intersezione tra viale Calamandrei, via Tancredi e via Cappelli (presso il vecchio ospedale);
- il nodo di Madonna delle Grazie, che dovrà assumere il ruolo di “porta” settentrionale del capoluogo;
- il nodo di Nottola;
- il nuovo nodo di raccordo allo svincolo autostradale, posto tra gli abitati di Acquaviva e Stazione.

Nella generalità dei casi, questi nodi potranno essere risolti mediante rotatorie, preferibilmente dotate di una certa qualificazione formale, ottenuta attrezzando adeguatamente lo spazio disponibile all’interno dell’anello.

Da ultimo, è importante osservare che la strada traversa potrà rappresentare anche il principale supporto alla rete del trasporto pubblico locale, sia urbano che extraurbano, e che in tal senso potrà richiedere una più robusta dotazione accessoria, in termini di fermate ed altre attrezzature a servizio dei passeggeri. Per tali questioni, comunque, si rimanda al paragrafo 3.9.

3.2.5. Il nodo di Nottola

Il nodo di Nottola si qualifica oggi non soltanto come intersezione stradale, volta a smistare flussi automobilisti fra origini e destinazioni esterne, ma anche come vera e propria polarità territoriale, capace di attrarre una consistente domanda di mobilità. Infatti, le indagini di traffico effettuate sull'ex SS326 e sulla SP326 hanno evidenziato che ben il 47% dei veicoli provenienti da Nord (Gracciano, Abbadia, Torrita, Sinalunga) ed il 36% di quelli provenienti da Sud (Acquaviva, Chiusi) sono diretti all'ospedale.

L'attrattività del nodo peraltro, si esplica anche a scala più ampia, come ben evidenziato dal fatto che, anche all'incrocio di San Biagio, quasi il 10% dei veicoli in entrata Montepulciano è diretto verso l'ospedale.

A fronte di questo profilo funzionale, l'odierna organizzazione geometrica del nodo stradale, tutta volta ad offrire continuità ai flussi Nord-Sud, ed indifferente al ruolo dell'ospedale al punto quasi da occultarne la presenza, appare del tutto obsoleta.



L'ospedale di Nottola, polo territoriale primario per l'intera Val di Chiana, rappresenta uno dei principali recapiti del traffico poliziano.



L'assetto del nodo stradale, incongruente con la configurazione dei flussi, deve essere modificato.

Vi è dunque la necessità di ridefinire l'assetto dell'intersezione, rendendola più omogenea dal punto di vista gerarchico, ed attrezzandola in rapporto alle funzioni "urbane" presenti al suo intorno.

La soluzione identificata dal progetto della variante all'ex SS326 (doppia rotonda) appare certamente idonea a meglio definire la gerarchia del nodo, ponendo alcune premesse anche per l'introduzione di attrezzature di base, quali ad esempio un'adeguata segnaletica e/o di adeguate fermate del trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

In questo senso, la realizzazione della variante viene a costituire anche un

primo, importante passo per lo sviluppo della traversa nel senso di un vero e proprio asse attrezzato.

3.2.7. La strada 146

L'ex strada statale 146 svolge oggi un prevalente ruolo di collegamento locale, assicurando in particolare la connessione tra Chiusi, Chianciano Terme, Sant'Albino e Montepulciano capoluogo, che, da sola, rappresenta non meno dei 2/3 del traffico sulla tratta Sant'Albino-San Biagio.

Decisamente più deboli risultano i traffici di attraversamento, continui tra Chiusi-Chianciano e Pienza-San Quirico-Siena, ed anche gli scambi tra Pienza, Montefollonico e Montepulciano capoluogo.

Per quanto il traffico gravante su questo asse stradale possa rappresentare un problema in corrispondenza dell'abitato di Sant'Albino, va evidenziato che il carattere fortemente locale della domanda servita limita alquanto la possibilità di una sua deviazione su itinerari più esterni. Poiché in questa frazione circa la metà dei flussi di traffico sono rappresentati da entrate od uscite dall'abitato, la realizzazione di un *by-pass* esterno sarebbe in grado di sottrarre all'itinerario interno circa 4.000 veicoli/giorno, su un totale di circa 8.000. Si tratta di un risultato piuttosto modesto in valore assoluto, e certamente non tale da giustificare, di per se stesso, un intervento di costo elevato.

Tenuto conto anche della limitata quota di traffico pesante gravante su questa direttrice, appare pertanto opportuno sviluppare un'ipotesi di riqualificazione in sede, volta da un lato a proteggere l'abitato dall'impatto da traffico, in particolare attraverso un più rigoroso controllo delle velocità, e dall'altro, a mettere in sicurezza gli sbocchi delle traverse, migliorandone la capacità di distribuzione interna (su questo tema si ritornerà nel paragrafo 3.5).

Una tale soluzione richiederà, peraltro, un riassetto complessivo della rete viaria della frazione, con identificazione degli itinerari di ingresso/uscita più adeguati dal punto di vista della sicurezza e della funzionalità.

Una soluzione simile, fatte le debite proporzioni, può essere sviluppata anche in rapporto alla frangia urbana meridionale del capoluogo (Totona), anche in relazione alla necessaria revisione dell'assetto geometrico e funzionale del nodo di San Biagio.

3.2.8. Il nodo di San Biagio

Ancor più che l'incrocio di Nottola, quello di San Biagio soffre oggi di uno scarto veramente eccessivo tra assetto geometrico (definito in rapporto alla classificazione amministrativa degli assi incidenti), e la configurazione dei flussi di traffico (del tutto indifferente alle corrispondenti gerarchie).

Ne derivano purtroppo problemi non soltanto di *comfort* e funzionalità, ma anche di sicurezza, con particolare riferimento alle manovre di immissione dal capoluogo verso Sant'Albino-Chianciano Terme, piuttosto intense al pomeriggio, ma regolate in modo inadeguato.

Per la definizione di un assetto geometrico capace di evidenziare, sul piano sia funzionale che anche formale, il ruolo di "porta" meridionale del capoluogo, pare particolarmente adatta una soluzione a rotatoria, peraltro realizzabile abbastanza agevolmente, visti gli ampi spazi a disposizione.

Tale soluzione, peraltro, deve tener conto dell'elevato numero di assi secondari e di accessi carrai gravitanti direttamente od indirettamente sul nodo, e pertanto dovrà accompagnarsi ad una attenta verifica degli schemi di circolazione nelle aree di Totona, del Santuario di San Biagio e della parte meridionale dello stesso capoluogo.



Il nodo di San Biagio dovrebbe essere trasformato nella "porta" meridionale del capoluogo.

3.3. Il centro storico

Gli accessi al centro storico sono regolati da una Zona a Traffico Limitato piuttosto efficace. Permangono tuttavia alcuni problemi di accesso e sosta irregolare, specie nelle zone più centrali e nei pressi dei principali poli di servizio. Essi possono essere affrontati da un lato inserendo Piazza Grande e le vie immediatamente circostanti in una vera e propria Area Pedonale, e dall'altro rafforzando l'accesso al centro mediante la realizzazione di risalite meccaniche. La collocazione più adatta per tali dispositivi è quella centrale, in modo da realizzare una connessione diretta tra la Circonvallazione, via di Voltaia nel Corso ed eventualmente la stessa Piazza Grande. Si viene così a configurare sul lato Ovest una nuova "porta" di accesso al centro storico, che può catalizzare la formazione di nuovi parcheggi di corona.

3.3.1. La Zona a Traffico Limitato

Nel centro storico di Montepulciano esiste da tempo una Zona a Traffico Limitato (ZTL), che consente di contenere l'accesso veicolare alle sole componenti di accesso locale, mantenendo la pressione del traffico entro limiti compatibili con la sua struttura urbana molto densa e stratificata.

Lo schema di circolazione esistente è giudicato soddisfacente, sia sotto il profilo della sua funzionalità per l'accesso alle zone residenziali, che sotto quello della sua leggibilità rispetto ai principali itinerari pedonali di fruizione turistica (in particolare l'asse baricentrico, formato da via di Gracciano nel Corso, via delle Erbe, via del Poggiolo, via Ricci e Piazza Grande).

Meno soddisfacente appare invece la situazione dell'ambito più centrale e qualificato specie a causa della presenza di veicoli che, sfuggendo alle maglie di controllo della ZTL (necessariamente larghe, vista la sua estensione), accedono irregolarmente a questo ambito, giungendo, a volte, a parcheggiare direttamente in Piazza Grande.



La qualità urbana di Piazza Grande è incompatibile con la presenza di auto in sosta (irregolare).

Questa situazione certamente va messa in rapporto con la vitalità del centro storico, che continua ad ospitare numerosi poli di servizio amministrativo di importanza anche sovracomunale (tribunale, ufficio del registro, ecc...). Ciò non toglie che essa contrasti a tal punto con il livello di qualità urbana degli spazi centrali, da dover essere considerata del tutto impropria, ed incompatibile con i prevalenti obiettivi di protezione e valorizzazione del centro storico stesso.

E' chiaro che la soluzione a questo problema non può prescindere da interventi di adeguamento del sistema dei parcheggi di corona, e più ancora da un potenziamento dell'accessibilità pedonale, anche assistita, all'ambito più centrale.

Nondimeno, tali interventi dovranno necessariamente accompagnarsi anche ad un rafforzamento delle limitazioni all'accesso veicolare, condotto secondo modalità tali da consentirne il costante controllo, quanto meno nelle zone più pregiate. Per tale motivo, è possibile ipotizzare che alla Zona a Traffico Limitato esistente venga affiancata una vera e propria Area Pedonale, che includa la piazza e gli assi immediatamente circostanti, e soggetta ad una disciplina particolarmente rigorosa in termini di accesso, e soprattutto di sosta (divieto assoluto).

Tale soluzione, agevolmente attuabile, richiede tuttavia una leggera revisione dello schema di circolazione interno alla ZTL, con identificazione di un anello di distribuzione interno, alternativo all'asse baricentrico, e formato indicativamente da via di Voltaia nel Corso, via dell'Opio nel Corso, via del Poliziano, via di Collazzi, via del Paolino, via Piana e via dell'Erbe o via del Macellino. Al fine di garantire la piena accessibilità a via di Cagnano, è necessario anche introdurre il doppio senso di marcia nella parte bassa di via del Teatro.



La pedonalità è una parte essenziale della fruizione turistica del centro storico.

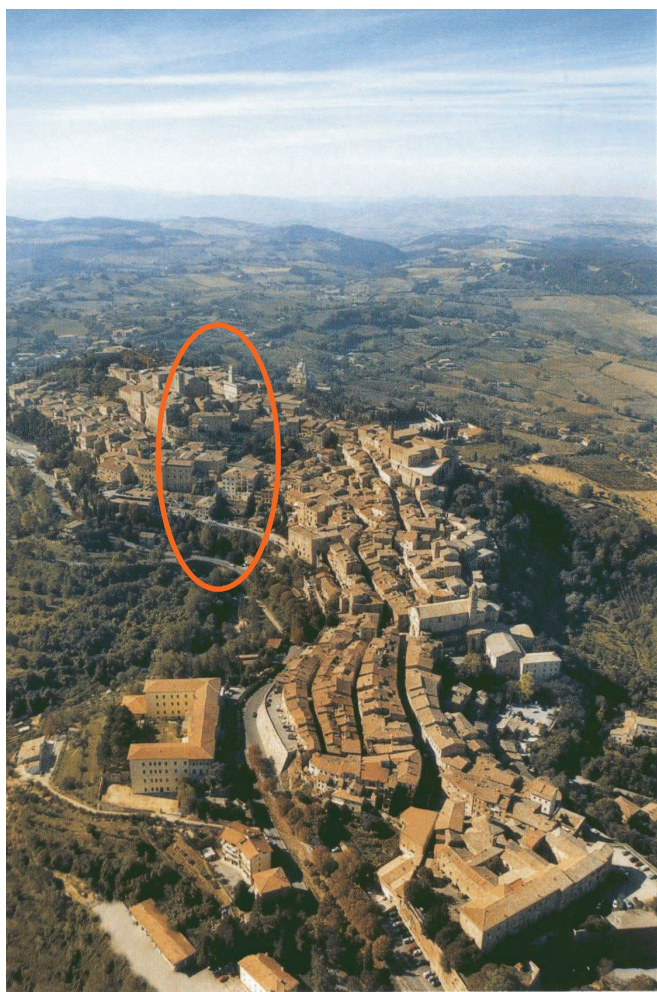
3.3.2. I progetti di risalita meccanica

L'ipotizzata realizzazione di risalite meccaniche, a servizio del centro storico, rappresenta certamente un'opzione di grande interesse per ovviare ai problemi di accessibilità che, come si è accennato nel paragrafo precedente, tendono a generare un certo livello di violazione del dispositivo della ZTL.

Più che i flussi turistici – di norma interessati ad una fruizione estensiva e compatibile con i tempi lunghi dell'itinerario pedonale diretto da Porta al Prato a Piazza Grande – questa considerazione è rilevante per le componenti di domanda legate all'accesso ai servizi, spesso caratterizzate da vincoli di tempo ben più stringenti ed anche da livelli di attenzione al contesto più limitati.

In questo senso, la collocazione proposta per la realizzazione dell'impianto (tra l'autostazione e la fortezza di Poggiofanti), pur risultando certamente utile ad evitare la lunga deviazione pedonale richiesta per accedere a viale Sangallo ed alla Porta al Prato, non appare ottimale. Essa infatti resta assai lontana dai comparti in cui si concentrano i principali poli di servizio, quali in particolare via di Voltaia nel Corso, ed ovviamente la stessa Piazza Grande.

L'importanza di tali aggregazioni è ben rispecchiata, peraltro, dai tassi di utilizzo dei parcheggi di corona, che risultano nella zona Est ben più elevati che a Sud ed a Nord.



La struttura allungata del centro storico fa sì che Piazza Grande si trovi assai vicina – in linea d'aria – alla circonvallazione urbana. La realizzazione di una risalita meccanica, che metta i due sistemi in comunicazione diretta, consentirebbe di attenuare molto la pressione del traffico dei non residenti nelle zone più centrali.

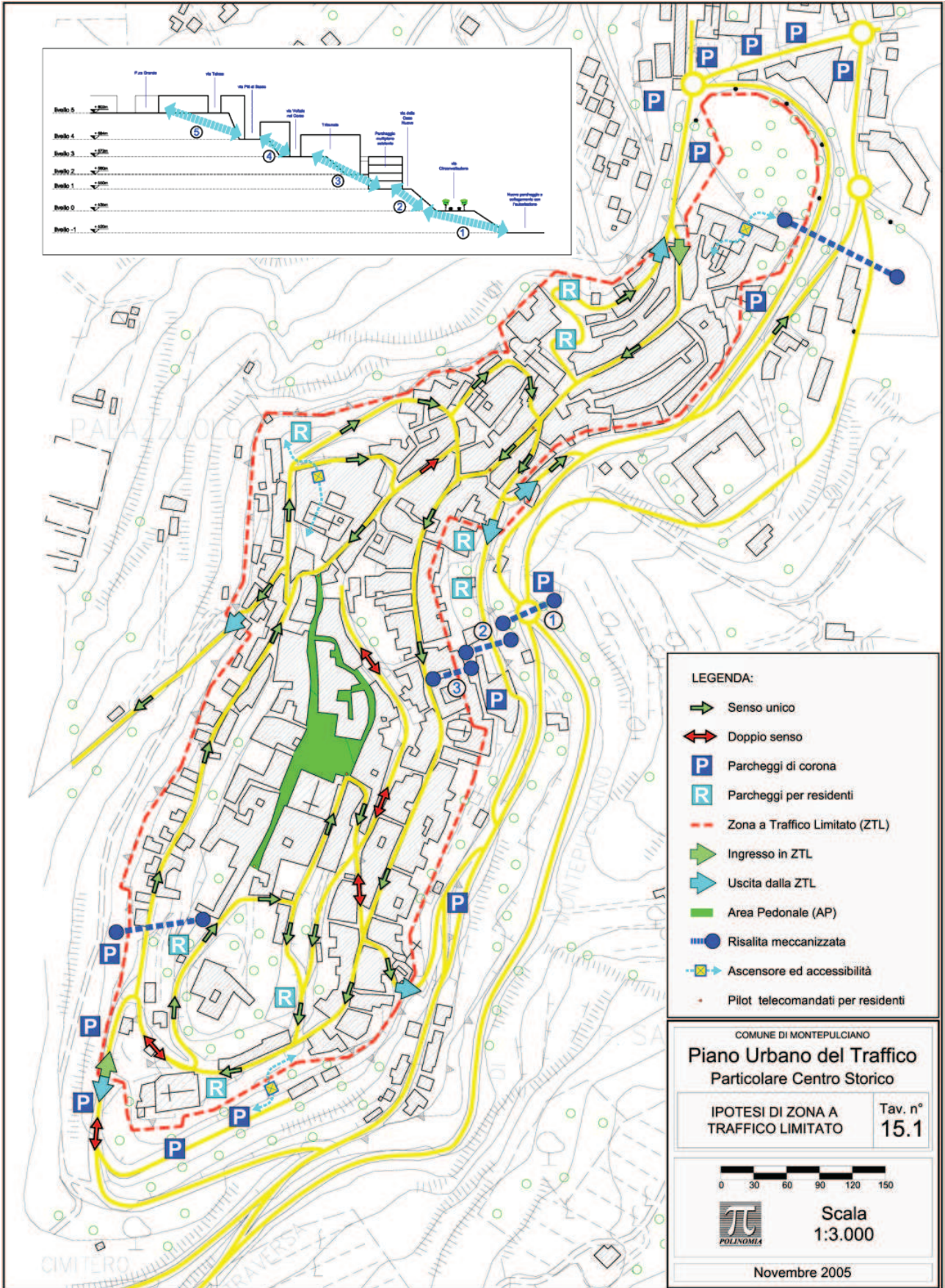


La "terza porta" urbana può rappresentare un'occasione per qualificare meglio il comparto urbano lungo la circonvallazione.

Considerando anche la necessità di trasformare la strada traversa – e dunque la circonvallazione – in un vero e proprio asse attrezzato, dotato prevalentemente di funzioni di distribuzione urbana, è possibile ipotizzare la realizzazione di un sistema di risalite aggiuntivo od alternativo al precedente, la cui base risulterebbe collocata nell'ansa interna di via I Maggio, in corrispondenza di uno dei rari ambiti degradati a contatto con il centro storico. Da questo punto, il sistema potrebbe raggiungere, per tappe successive, il piano dei parcheggi sottostanti al Tribunale, via di Voltaia nel Corso, via Piè al Santo, ed eventualmente anche (previo inserimento dello sbocco superiore all'interno di uno degli edifici esistenti) Piazza Grande.

Tale collocazione avrebbe il vantaggio di garantire un collegamento molto rapido e diretto tra l'asse attrezzato, il sistema dei parcheggi e le principali polarità di servizio, consentendo anche una robusta connessione fra le autorimesse esistenti ed i numerosi alberghi presenti in via Piè al Sasso e via di Cagnano.

E' chiaro che una soluzione di questo genere richiede attente verifiche di fattibilità tecnica, finalizzate anche a definirne con esattezza il posizionamento (in alcuni tratti necessariamente sotterraneo) e l'inserimento urbano. Da un punto di vista funzionale, peraltro, essa costituirebbe un intervento molto efficace, in grado di ovviare alla maggior parte delle problematiche di accesso al centro non soltanto per le componenti di domanda più critiche, ma anche per quote accessorie – come ad esempio gli ospiti degli alberghi – che verrebbero a disporre di un'importante alternativa alla sosta su strada in piena ZTL.



Organizzazione della ZTL e posizionamento delle risalite meccaniche.

3.3.3. Il sistema dei parcheggi di corona

Il sistema dei parcheggi di corona, in parte gratuiti ed in parte a pagamento, presenta nei normali giorni feriali livelli di funzionalità più che soddisfacenti, con adeguato rapporto fra domanda ed offerta e scarsa presenza di sosta irregolare.

Esso assume un livello di criticità certamente più elevato nei giorni di elevata affluenza turistica, ed in particolare in occasione del Bravio delle Botti, circostanza eccezionale ma fortemente incisiva sull'immagine turistica della città.

D'altro canto, la stessa configurazione orografica del sito ha fatto sì che gli interventi di adeguamento dell'offerta di sosta vengano a trovarsi a distanze – e dislivelli – crescenti rispetto al sistema degli accessi al centro. Il caso limite è rappresentato dall'ampio piazzale, recentemente realizzato a Sud dell'Autostazione, che viene a trovarsi ad una distanza pedonale dal centro realmente eccessiva, anche per un turista ben disposto ed "allenato".



Il sistema dei parcheggi di corona presenta un buon equilibrio tra domanda ed offerta.



Alcuni ambiti ampi, ma poco accessibili, sono però sottoutilizzati.

In questo senso, diventa prioritario intervenire sulle condizioni di accesso al sistema della sosta, garantendo percorsi più diretti tra i parcheggi esistenti ed il sistema delle porte urbane, e concentrando gli ulteriori adeguamenti d'offerta nei siti maggiormente accessibili.

Ne consegue che la realizzazione delle risalite meccaniche nella posizione centrale illustrata nel precedente paragrafo, determinando la formazione di un terzo punto di accesso pedonale alla ZTL, presenta importanti potenzialità anche in relazione al sistema dei parcheggi. Tali risalite, infatti:

- potrebbero essere messe abbastanza agevolmente in collegamento diretto con l'autostazione ed il vicino parcheggio, mediante una passeggiata abbastanza breve e pianeggiante (eventualmente integrata da una ulteriore tratta meccanica, collocata *al di sotto* del piano della circonvallazione);
- potrebbero facilmente associarsi alla realizzazione di un nuovo parcheggio in struttura ad immediato ridosso della circonvallazione stessa.

E' da evidenziare che una certa integrazione tra il sistema delle risalite meccaniche e l'offerta di sosta garantirebbe anche un migliore assetto gestionale per le risalite stesse, con definizione di

una possibile fonte di finanziamento dei costi operativi ed anche della possibilità di presidiare stabilmente gli accessi al sistema.

D'altro canto, essa consentirebbe di incrementare i livelli di utilizzo dei parcheggi più "bassi" – non necessariamente più lontani dal centro – ponendo le premesse per un graduale orientamento degli spazi più "alti" (ambito di San Donato e di Borgo Buio) a servizio della domanda espressa da categorie particolari, quali i residenti, i clienti degli alberghi ed alcuni tipi di addetti, che esprimono esigenze di sosta soprattutto di lunga durata. Ne conseguirebbe una riduzione generalizzata dei flussi di traffico all'interno della ZTL e, soprattutto, lungo gli itinerari di accesso esterni, che in alcuni casi (via delle Farine, Borgo Buio) risultano particolarmente disagiati, o comunque abbastanza impropri.

DIAGNOSI	OBIETTIVI	STRATEGIE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Zona a Traffico Limitato è abbastanza adatta a regolare il flusso dei residenti. ▪ Permangono problemi di accesso e sosta irregolare nelle zone più centrali (anche in Piazza Grande) ▪ Il sistema dei parcheggi di corona è ben dimensionato. ▪ I parcheggi "bassi" sono molto lontani dal centro. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Protezione dal traffico e dalla sosta veicolare, soprattutto nelle zone più centrali. ▪ Incremento di accessibilità, specie ai comparti di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rafforzamento della Zona a Traffico Limitato mediante l'istituzione di un'Area Pedonale in Piazza Grande. ▪ Realizzazione di un sistema di risalite meccaniche in posizione centrale. ▪ Adeguamento dell'offerta di sosta, in connessione al nuovo punto di accesso al centro. ▪ Riorientamento dell'offerta di sosta di corona nelle zone alte.

3.4. Le zone moderne del capoluogo

Le zone moderne del capoluogo si sono sviluppate in modo “spontaneo” attorno ad un reticolo elementare, formato da via I Maggio, da viale Calamandrei e da via Bernabei. Ne è seguita una gerarchia stradale piuttosto povera, con assi locali di modesta qualità, spesso molto pendenti, che si innestano direttamente sugli assi primari, determinando problemi di sovraccarico, ed anche di sicurezza, specie su alcuni nodi principali (Sant’Agnese, Ponti Secchi). Per risolvere questi problemi, è necessario articolare meglio gli innesti dei singoli comparti urbani sulla rete primaria, completando la rete dei collegamenti interzonali, anche in funzione di un migliore assetto delle zone residenziali. Queste ultime possono essere gradualmente riqualificate, facendo uso delle tecniche di moderazione del traffico.

3.4.1. Generalità

Il centro storico di Montepulciano è affiancato da un comparto urbano piuttosto esteso, di impianto affatto recente, ma accomunato all’insediamento antico dalla tradizionale configurazione “di crinale”. Esso si sviluppa, infatti, lungo le linee di dislivello, in direzione Nord (Madonna delle Grazie), Est (Madonna delle Querce) ed in parte anche Sud (zona mista artigianale e residenziale di Totona).

La parte moderna del capoluogo non si qualifica in senso esclusivamente residenziale o produttivo, ma ospita diverse funzioni terziarie di rilievo, quali ad esempio le scuole elementari, medie e superiori (istituto Redi), l’autostazione, gli uffici amministrativi dell’azienda sanitaria, il consorzio agrario, ecc..., che contribuiscono ad animarne il fulcro centrale, collocato tra via Bernabei e piazza Sant’Agnese.

Tali funzioni appaiono per di più in via di progressivo rafforzamento, sia per gli sviluppi connessi al riuso di edifici pubblici dismessi (vecchio ospedale), sia per il proseguimento dell’attività edilizia nelle zone residenziali.

Viste le sue modalità “spontanee”, lo sviluppo di questi comparti ha trovato come unico supporto il rado reticolo della viabilità storica, formato essenzialmente da soli tre assi: la circonvallazione-via I Maggio, viale Calamandrei e viale Bernabei. Ne è derivata una gerarchia stradale estremamente semplice, con la formazione lungo queste direttrici di un gran numero di innesti diretti della viabilità locale, spesso di caratteristiche assai modeste, non di rado con rilevanti pendenze.

Questa situazione generalizzata ammette poche eccezioni (in pratica il solo quartiere di via Galimberti), e rappresenta la causa prima delle numerose problematiche di traffico esistenti nel comparto: dall’insufficiente dotazione di sosta alla ridotta leggibilità della rete, dal sovraccarico del nodo di Sant’Agnese alla scarsa sicurezza di numerosi innesti laterali.

Per ovviare a tali problematiche, è necessario che le soluzioni via via identificate per ovviare alle singole problematiche si inquadrino all’interno di uno schema viario più chiaro e meglio organizzato, con riferimento sia alla gerarchia dei suoi assi, sia alla regolazione dei suoi nodi principali. La definizione di uno schema di questo genere non può che passare da un ripensamento del ruolo della rete principale.

3.4.2. La circonvallazione

Mettendo in diretta comunicazione gli incroci di San Biagio e Sant'Agnese – cioè i due principali nodi di accesso al centro storico, la circonvallazione ed il suo proseguimento verso Nord (via I Maggio) rappresentano il più importante elemento di raccordo formale e funzionale tra la città antica e la città moderna.

Infatti, le indagini di traffico effettuate ai suoi nodi estremi indicano che la funzione primaria di questa direttrice consiste proprio nella distribuzione dei flussi veicolari in accesso alle zone centrali del capoluogo, secondo uno schema “ad attestamenti incrociati”, che consente ai veicoli provenienti da Sud di raggiungere le polarità settentrionali, e viceversa.

All'interno di questa funzione, un aspetto rilevante è quello dell'accesso al sistema dei parcheggi di corona, ed in particolare alle aree di sosta ed alle autorimesse collocate sul lato orientale del centro storico: in effetti, via San Pietro e via dell'Oriolo servono flussi veicolari insospettabilmente elevati, a riprova dell'impatto della domanda di sosta a rotazione in queste aree, particolarmente prossime ai principali poli di servizio presenti nella città antica.

L'importanza delle funzioni di distribuzione urbana è tale che, a ben vedere, la circonvallazione non si comporta affatto come tale: in ultima analisi, i flussi di attraversamento sono piuttosto deboli e svolgono un ruolo abbastanza secondario (basti pensare che, all'incrocio di San Biagio, due veicoli su tre sono diretti verso Montepulciano capoluogo).

Una conseguenza importante è che ben difficilmente la realizzazione di un nuovo asse stradale, più esterno dell'esistente, sarà in grado di determinare, su quest'ultimo, una sensibile riduzione di traffico.

Più che ad interventi di questo genere, dunque, occorre guardare ad un adeguamento in sede, capace di rafforzare e di rendere più leggibile il ruolo svolto dalla “circonvallazione”, senza per questo penalizzare ingiustificatamente le componenti di puro transito.

Come già evidenziato con riferimento alle strategie di rafforzamento della strada traversa (paragrafo 3.2.4) – in cui tale adeguamento si deve evidentemente inscrivere – gli interventi lungo la circonvallazione dovranno riguardare, in primo luogo, i suoi nodi: ovvero l'incrocio di San Biagio, quello di Sant'Agnese e, non ultimo, quello intermedio di via dell'Oriolo.

Per quanto concerne l'incrocio di San Biagio, valgono le considerazioni già sviluppate nel paragrafo 3.2.5. Riguardo invece all'incrocio di Sant'Agnese, esso verrà trattato più avanti. Per quanto attiene infine il nodo intermedio, esso è destinato a rappresentare l'elemento di maggiore qualificazione funzionale della circonvallazione, permettendo l'accesso diretto al nuovo sistema di risalite meccaniche (in funzione di terza “porta” urbana), ed in prospettiva anche fornendo il punto d'innesto per una migliore connessione con l'autostazione e con il sistema dei parcheggi di corona “bassi”.

3.4.3. Il nodo di Sant'Agnese

Nodo orografico ancor prima che spazio urbano focale del capoluogo, l'incrocio di Sant'Agnese riassume un po' le contraddizioni del rapporto tra città antica e città moderna. Tutto impostato su linee sghembe che condizionano notevolmente le manovre veicolari, è al tempo stesso luogo principe di accesso al centro storico (con la magnifica vista verso viale Sangallo), nodo di

dignitosa connessione fra via Calamandrei e viale I Maggio, e punto di innesto del più importante asse stradale della città moderna: la ripida e disagiata via Bernabei.

L'attuale regolazione del nodo appare un po' spuria e presenta alcuni rilevanti problemi di leggibilità delle manovre (ad esempio in uscita da viale Sangallo); ma la sua efficacia non è certo da sottovalutare, visti anche i forti vincoli che condizionano numerose manovre (ad esempio le uscite da via Bernabei verso viale I Maggio, o quelle da piazza Don Minzoni verso via Calamandrei). Alcune verifiche, condotte su possibili schemi alternativi, hanno evidenziato per certi versi miglioramenti interessanti, ma per altri importanti controindicazioni. In diversi casi, il miglioramento della funzionalità del nodo dipende strettamente dalla modifica dello schema di circolazione della porzione centrale della rete urbana (tra via Calamandrei, via Coppelli, via delle Terme e viale I Maggio).



L'attuale regolazione del nodo di S. Agnese appare un po' spuria e presenta alcuni rilevanti problemi di leggibilità delle manovre

Infatti, l'organizzazione attuale del nodo risente notevolmente del suo sovraccarico funzionale, a sua volta conseguente alla mancanza di istradamenti alternativi, specie per quanto concerne gli itinerari di ingresso ed uscita al comparto centrale del capoluogo (si pensi soltanto al transito sulla via Bernabei degli autobus diretti verso l'autostazione o l'istituto "Redi"). Alcuni itinerari alternativi, oggi frequentati proprio per evitare il nodo in esame, presentano gravi controindicazioni in termini sia di interferenza con le zone residenziali, sia di sicurezza della circolazione (si pensi solo allo sbocco di via Coppelli e via Mencatelli su viale Calamandrei).



L'espansione del capoluogo oltre i confini della città storica è avvenuta in modo piuttosto disordinato, senza un adeguato supporto viario.

Per tale motivo, un obiettivo fondamentale del piano del traffico dovrebbe essere quello di articolare meglio il sistema degli accessi alla città moderna, sì da alleggerire la via Bernabei e, dunque, da semplificare l'organizzazione del nodo di Sant'Agnese.

Tale semplificazione, peraltro, dovrebbe affiancarsi ad interventi di migliore qualificazione di questo spazio, con particolare riferimento a viale Sangallo ed agli accessi ai giardini del Poggiofanti a Sud, ed al sagrato della chiesa di Sant'Agnese a Nord.

3.4.4. Viale Calamandrei

Viale Calamandrei rappresenta il principale asse di accesso al capoluogo dalla Val di Chiana, ed in quanto tale costituisce uno dei "biglietti da visita" fondamentali del capoluogo.

Interessato da flussi di traffico abbastanza intensi e veloci, nonostante la graduale ascesa, questa direttrice presenta diversi problemi di sicurezza, risultando di fatto la direttrice più incidentogena a livello comunale.

I punti più critici sono indubbiamente l'innesto laterale di via della Spinetta e quello, assai articolato, di via Galimberti, via Mencatelli e via Coppelli. Tali innesti presentano visuali limitate, spesso in presenza di considerevoli pendenze e/o di angoli di incidenza molto ridotti, che rendono oltremodo difficili alcune manovre veicolari.

Problematiche in parte analoghe si pongono anche in corrispondenza del nucleo suburbano di Palazzolo.

Più agevole appare il servizio alla mobilità ciclopedonale, che per larga parte dello sviluppo dell'asse può servirsi del vialetto ricavato dall'antica sede ferroviaria. Non mancano, tuttavia, problemi di continuità dei percorsi, in particolare in corrispondenza dell'attraversamento verso il cimitero di Madonna delle Grazie ed allo sbocco di via Galimberti, via Mencatelli e via Coppelli, nonché lungo il suo proseguimento verso l'autostazione.

Una migliore sicurezza e funzionalità della circolazione veicolare richiede, in questo caso, la definizione di opportune sequenze, equilibrate dal punto di vista dei tempi di percorrenza, capaci di dare ai conducenti i giusti segnali circa le variazioni del contesto attraversato. A tale proposito, acquistano particolare rilievo:

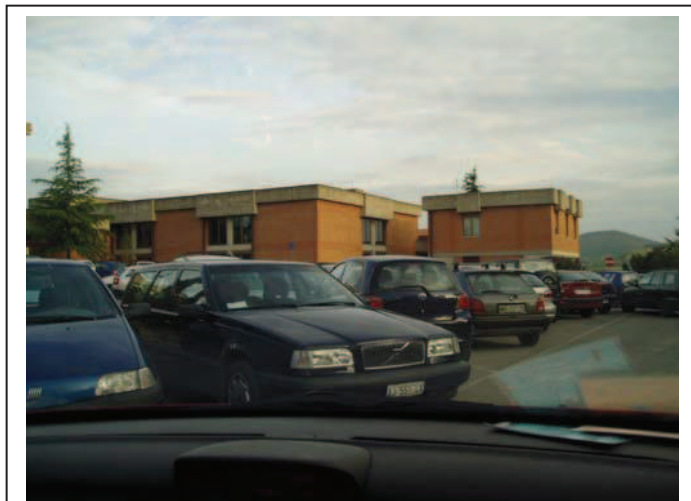
- il nodo di Madonna delle Grazie, che si presta alla realizzazione di una rotatoria "di porta", in grado anche di servire i flussi uscenti da via della Spinetta (quartiere di Montecavallo);
- il nodo dei Ponti Secchi, che dovrebbe essere meglio attrezzato a servizio dei flussi scambiati con il comparto urbano sviluppatosi ad Est dell'asse stradale, così come di quelli diretti verso il futuro polo terziario, previsto all'interno del vecchio ospedale di San Cristofano.



L'assetto geometrico di viale Calamandrei presenta una buona qualità, ma non rende evidente la sua connotazione urbana.

3.4.5. Le connessioni interzonali

Fatte salve le diverse vie che compongono la tratta urbana della strada traversa, le parti moderne dell'abitato dispongono, di fatto, di un solo asse di distribuzione interno: la via Bernabei, cui forse può associarsi, in parte, la via Galimberti.



In alcune zone del capoluogo si manifestano importanti problemi di sosta.

Come già evidenziato nel paragrafo 3.4.3., la struttura elementare della rete di distribuzione interna all'abitato è una delle cause del sovraccarico del nodo di Sant'Agnese. Essa inoltre comporta l'utilizzo improprio di diversi assi locali, provocando in ultima analisi disagi non trascurabili ad una componente primaria della domanda di mobilità locale.

La necessità di articolare meglio il sistema di distribuzione interno alle zone moderne del capoluogo, facilitando gli scambi diretti verso Sud (via I Maggio) e verso Nord (via Calamandrei) risponde in tal senso non soltanto all'obiettivo di migliorare la funzionalità del nodo di Sant'Agnese, ma anche a quello di strutturare in modo più

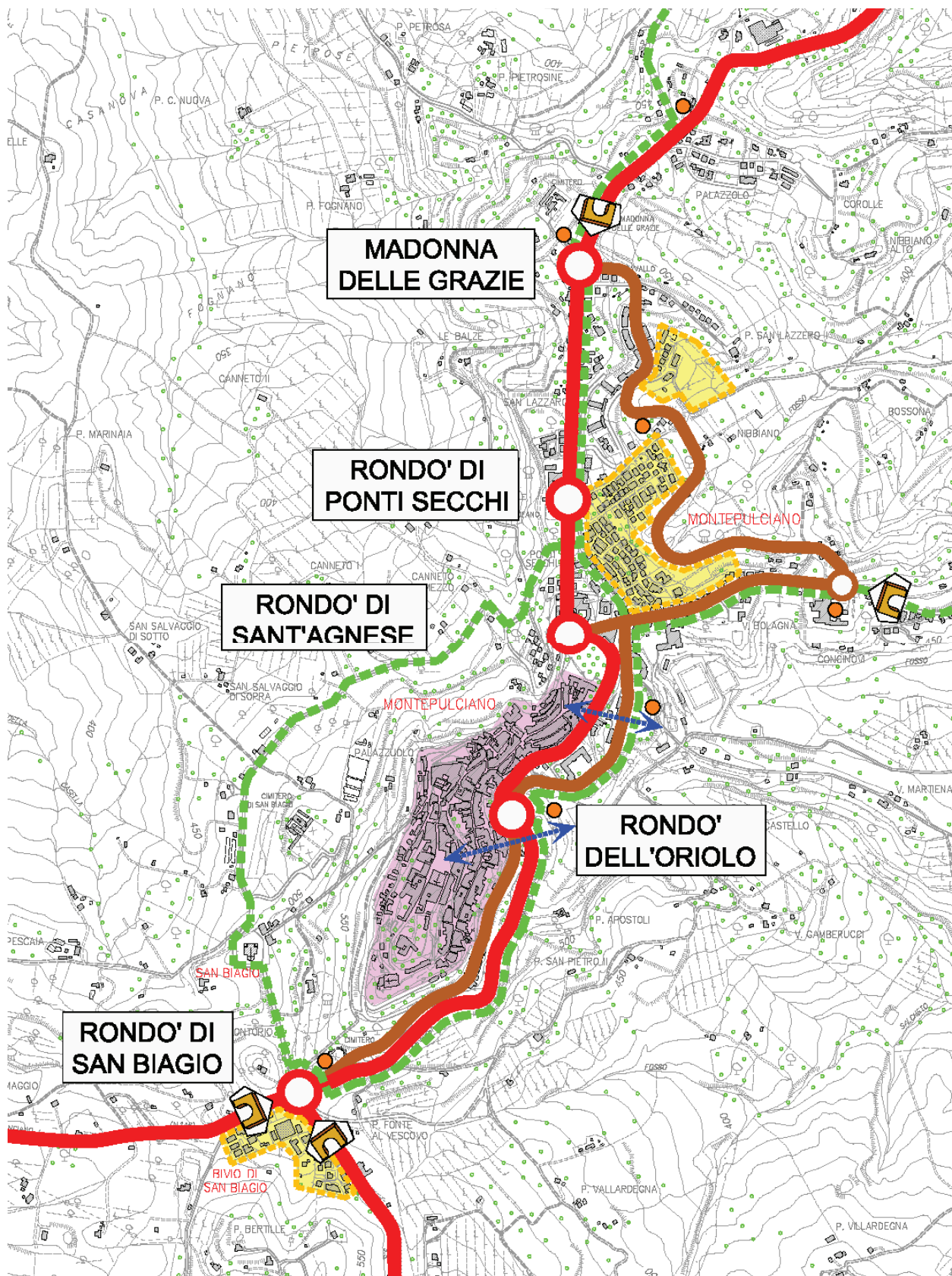
efficace un tessuto edificato invero assai frammentario e carente in alcune dotazioni primarie.

Quale che sia la soluzione prescelta in termini di tracciato, si tratta di ottenere delle connessioni dirette, di buona funzionalità, tra via Bernabei, viale Calamandrei, e via I Maggio, facendo leva, in particolare, sui nodi di Madonna delle Grazie (vista l'impossibilità di rafforzare la viabilità afferente a quello dei Ponti Secchi) e di via dell'Orlo.

Una possibile soluzione, illustrata nella figura seguente, consiste nella realizzazione di un nuovo collegamento interzonale, che connetta via Galimberti a via Bernabei passando ad Est dell'ASL e presso l'istituto Redi, ed anche via delle Terme alla circonvallazione passando tra l'autostazione e le scuole medie.

In questo modo, via Bernabei viene organizzata in modo non più semi-cieco, bensì passante, con notevole innalzamento dell'accessibilità all'autostazione ed all'istituto Redi (e conseguente semplificazione degli itinerari del trasporto pubblico locale).

Un nuovo collegamento interzonale di questo genere potrebbe porsi anche come asse ordinatore dell'abitato, alternativo alla direttrice storica, configurandosi in particolare come limite fisico all'espansione delle zone moderne.



Un possibile tracciato della connessione interzonale fra Madonna delle Grazie, via Bernabei e la circunvallazione.

3.4.6. Le zone residenziali

Il disordinato sviluppo delle zone moderne del capoluogo ha portato alla formazione di un reticolo di strade locali spesso caratterizzate da notevoli vincoli geometrici (sezioni ristrette, forti pendenze) e/o da notevoli carenze nell'attrezzatura primaria (mancanza di marciapiedi, assetto confuso delle intersezioni, ecc...).

Pur non costituendo un problema primario sotto il profilo della sicurezza stradale (quasi ovunque le forti pendenze impongono velocità ridotte), è indubbio che i diversi comparti residenziali richiedano interventi di riordino, volti essenzialmente a:

- rendere più chiara la gerarchia stradale (con particolare riferimento agli innesti sui collegamenti interzonal);
- potenziare e regolare meglio la sosta dei residenti;
- organizzare gli itinerari pedonali in modo più confortevole e sicuro;
- migliorare la qualità formale degli spazi urbani.

Questi obiettivi possono essere raggiunti, mantenendo un buon equilibrio qualità/costi, mediante le tecniche di moderazione del traffico, che rappresentano ormai uno standard internazionale riconosciuto, e ben consolidato anche in molte realtà italiane. Le tecniche di moderazione mirano all'identificazione di "isole ambientali", ovvero di interi comparti urbani nelle quali vigono regole di guida particolarmente tranquille, e tali da garantire la piena sicurezza a tutti gli utenti della strada (vedi scheda seguente).

Queste tecniche abbandonano, di norma, la logica della specializzazione nell'uso della piattaforma stradale, per orientarsi invece ad una compatibilizzazione dei comportamenti in un contesto promiscuo. In tal senso, la classificazione delle strade includerà l'identificazione di diverse Zone residenziali a Traffico Moderato (ZTM), in cui applicare in modo estensivo le soluzioni sperimentate in alcuni casi specifici attualmente in corso di soluzione.

Viste le peculiari condizioni orografiche dei comparti residenziali in esame, l'applicazione delle tecniche di moderazione non sarà orientata tanto a diminuire velocità medie già contenute, quanto piuttosto a migliorare le condizioni di visibilità e di fruibilità degli spazi, garantendo traiettorie di marcia più riconoscibili e sicure.

Ai fini del miglioramento della qualità urbana, non è poi da sottovalutare il tema della scelta dei materiali, che dovrebbero riprendere quanto più possibile alcune soluzioni (anche tipologiche) presenti nel centro storico, in modo tale da dare il messaggio di una maggiore integrazione dei diversi comparti, all'interno di uno spazio urbano unitario.

DIAGNOSI	OBIETTIVI	STRATEGIE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Problemi di velocità lungo viale Calamandrei. ▪ Rete di distribuzione molto povera, con pochi nodi sovraccarichi e/o poco sicuri. ▪ Forti pendenze e limitata visibilità. ▪ Scarsa dotazione di attrezzature primarie. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantire la sicurezza e la leggibilità dei nodi stradali. ▪ Migliorare le connessioni con la rete primaria. ▪ Proteggere la mobilità pedonale. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attrezzare i nodi principali della circonvallazione, via I Maggio e viale Calamandrei. ▪ Completare il riassetto di piazza Sant'Agnese. ▪ Realizzare nuovi collegamenti stradali tra via Bernabei, via I Maggio e viale Calamandrei. ▪ Identificare ed attrezzare le Zone a Traffico Moderato

«ZONE 30»: PRINCIPI GENERALI

La tipologia della zona residenziale a traffico moderato (ZTM), sviluppata in diversi Paesi nordeuropei e successivamente diffusasi nel resto del continente, è generalmente associata all'introduzione generalizzata del limite di velocità di 30 km/h («zona 30»), il cui rispetto è assicurato dalla presenza di dispositivi di moderazione del traffico variamente configurati, a seconda della situazione.

Numerose ricerche, condotte nei paesi che hanno adottato da molti anni gli indirizzi di intervento caratteristici delle zone residenziali, evidenziano che esse comportano benefici non soltanto per gli utenti deboli della strada, ma anche per gli stessi automobilisti: l'introduzione del limite di 30 km/h si traduce infatti in una riduzione delle velocità di punta, ma anche in una migliore e più sicura negoziazione dei conflitti tra veicoli agli incroci, con omogeneizzazione delle velocità intorno a valori medi e conseguente aumento della sicurezza a fronte di tempi di percorrenza effettivi che, di norma, si mantengono costanti.

L'introduzione dei dispositivi di moderazione del traffico all'interno delle zone residenziali può avvenire in modo graduale e ragionato. In linea di principio, la priorità dovrà essere accordata alla definizione dei punti d'accesso, che richiede la presenza di specifici elementi di rallentamento (passaggi pedonali rialzati od altri).



E' importante che l'accesso alle zone residenziali venga delimitato in modo chiaro ed efficace, e ben segnalato all'attenzione degli automobilisti.

Il trattamento delle vie interne alla zona potrà invece essere ottenuto per fasi successive, anche in connessione con la programmazione delle opere di manutenzione straordinaria relative alla carreggiata ed alle sottostrutture.

Si potranno prevedere dispositivi semplici, da collocare con regolarità a segnalare punti singoli o situazioni che richiedono una modifica delle condizioni di marcia. Tali dispositivi potranno in un primo tempo, specie nelle situazioni caratterizzate da un certo livello di pericolosità, essere realizzati con modalità temporanee, volte ad anticipare l'assetto stradale previsto a regime.

La messa in opera dei diversi dispositivi di moderazione potrà invece essere prevista sin dalle prime fasi di attuazione nelle aree soggette a trasformazione urbanistica.



Una migliore organizzazione della carreggiata stradale può essere affidata anche ad elementi semplici, ma ben distribuiti.

Le zone 30 sono state introdotte dal nuovo Codice della Strada anche in Italia. L'articolo 135 del regolamento di attuazione definisce la zona residenziale come "... zona a carattere abitativo e residenziale, nella quale vigono particolari cautele di comportamento ...", contemplando la possibilità di introdurre limiti di velocità estesi ad intere zone, con esplicito



Segnaletica prevista dal nuovo Codice della Strada

riferimento al valore di 30 km/h.

3.5. Sant'Albino

Visti i risultati dei rilievi di traffico – che attribuiscono all'ex statale 146 un ruolo di collegamento locale – la realizzazione di una variante di tracciato in corrispondenza dell'abitato di Sant'Albino sarebbe poco efficace. Risulta quindi più opportuno procedere ad una riqualificazione in asse, basata sulla realizzazione di due rotatorie "di porta", sul riordino degli innesti laterali e sul completamento dei percorsi pedonali. Questo intervento dev'essere integrato con l'identificazione di una rete di distribuzione interna, basata sulla via dei Pini, opportunamente prolungata verso Sud a connettersi nuovamente all'ex statale. Lungo questa direttrice, è possibile prevedere una estesa riqualificazione del comparto adiacente al centro civico.

3.5.1. Generalità

Sant'Albino – abitato collinare di impianto essenzialmente moderno – presenta un profilo morfologico e funzionale del tutto peculiare tra le frazioni poliziane, connotandosi piuttosto nel senso dell'integrazione con il vicino abitato di Chianciano Terme.

La problematica più importante, riguardante il sistema di trasporto di questa frazione, è quella relativa all'attraversamento del centro abitato da parte dell'ex strada statale 146, per la quale è stata avanzata l'ipotesi di una variante di tracciato.

Come già evidenziato nel paragrafo 3.2.7, tale ipotesi contrasta con le effettive funzioni di collegamento prevalentemente locale, attualmente svolte dall'asse. Infatti, la forte incidenza degli scambi Sant'Albino-capoluogo e Sant'Albino-Chianciano – che rappresentano da soli una quota di traffico comparabile alla domanda in attraversamento – renderebbe ben poco efficace la variante di tracciato.

Considerata anche la giacitura della strada – soltanto per brevi tratti secante l'abitato – e l'ampiezza della sua piattaforma, pare possibile affrontare il tema della sicurezza della circolazione e del contenimento degli impatti sull'abitato, attraverso una riqualificazione in sede, che si accompagni ad una complessiva revisione dell'assetto degli innesti laterali, ed all'identificazione di una viabilità di distribuzione interna all'abitato, direttamente raccordata alla statale.



Considerata la giacitura della strada e l'ampiezza della sua piattaforma, pare possibile affrontare il tema della sicurezza della circolazione e del contenimento degli impatti sull'abitato, attraverso una riqualificazione in sede.

3.5.2. La tratta urbana della strada 146

Viste le problematiche di interferenza urbanistica esistenti, la ridefinizione dell'assetto della strada, nel suo tratto urbano (via delle Terme), dovrebbe mirare quanto meno a:

- controllare le velocità di deflusso, garantendo il rispetto del limite di velocità di 50 km/h;
- mettere in sicurezza tutti gli innesti laterali;

- garantire la continuità dei principali percorsi pedonali, sia longitudinali che trasversali;
- aumentare il livello di qualità urbana dei nodi centrali;
- limitare l'impatto acustico ed atmosferico del traffico;
- incrementare il comfort delle fermate del trasporto pubblico.

Questi obiettivi possono essere perseguiti, innanzi tutto, sottolineando la transizione fra le tratte esterne della strada, extraurbane, e quelle interne, urbane; il che si può ottenere realizzando adeguati segnali "di porta" alle due estremità del paese, ovvero davanti alle terme ed in località Casella-La Bruciata (distributore di carburante).

I dispositivi "di porta" possono consistere, semplicemente, in due rotatorie, con funzione anche di innesto della viabilità principale di distribuzione interna (vedi paragrafo 3.4.3).

La tratta compresa tra i due segnali di porta dovrebbe essere riorganizzata, ampliando i marciapiedi e garantendone la continuità su entrambi i lati, e rivedendo l'assetto dei principali nodi interni. Questi ultimi dovrebbero essere meglio gerarchizzati, in modo da attrezzare in modo più adeguato i principali (ad esempio gli sbocchi di via dei Lillà e di via del Cipresso), ed invece di controllare quelli secondari – al limite anche introducendo restrizioni alle manovre in modo da rafforzare il ruolo della viabilità di distribuzione interna.



Evidente la pericolosità degli innesti laterali e la necessità di garantire la continuità dei principali percorsi pedonali.

3.5.3. La rete di distribuzione interna all'abitato

L'identificazione di uno o più assi di distribuzione interni all'abitato, alternativi all'ex strada statale, rappresenta il necessario complemento alla gerarchizzazione dei nodi su quest'ultima direttrice.

Il posizionamento delle due "porte" dell'abitato consente di attribuire una considerevole importanza all'asse di via dei Pini, che già oggi consente il raccordo diretto con l'ex statale presso le terme, e che può essere raccordata al medesimo asse, mediante un breve ed agevole prolungamento, anche a Sud dell'abitato.

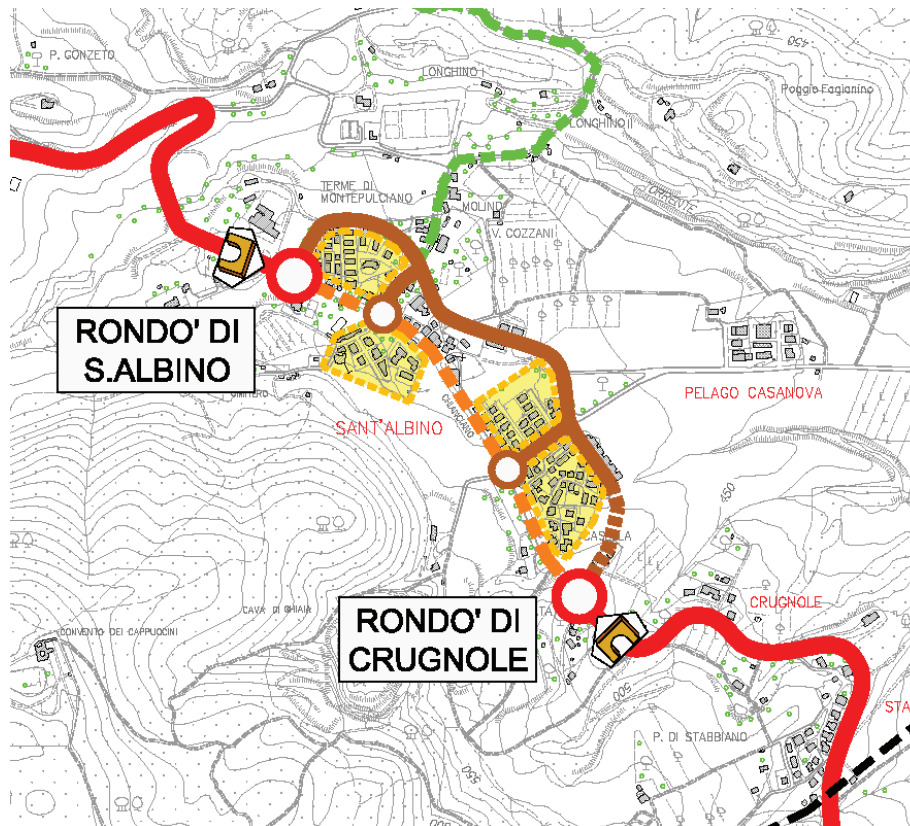
La definizione di opportune sequenze può far leva sulle due intersezioni con via dei Lillà e con via dei Cipressi, nonché sul passaggio nei pressi del centro civico, che ben si presta ad un trattamento secondo le tecniche della moderazione del traffico (per esempio la *place traversante*).

I diversi comparti residenziali compresi tra via delle Terme,



Le fermate del trasporto pubblico sono spesso difficili da raggiungere e risultano poco confortevoli.

via dei Pini e le principali traverse di collegamento potranno invece essere identificati come “zone 30”.



DIAGNOSI	OBIETTIVI	STRATEGIE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Problemi di velocità, sicurezza e rumore lungo l'ex statale. ▪ Scarsa efficacia di un'eventuale variante di tracciato. ▪ Incompletezza e scarsa leggibilità della rete interna all'abitato. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettere in sicurezza e ridurre l'impatto da traffico lungo l'ex statale. ▪ Migliorare la qualificazione degli ambiti centrali. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realizzare rotatorie “di porta”. ▪ Riorganizzare gli innesti laterali ed i percorsi pedonali. ▪ Identificare una rete di distribuzione interna, prolungando via dei Pini verso Sud. ▪ Realizzare una piazza presso il centro civico. ▪ Identificare ed attrezzare le Zone a Traffico Moderato

3.6. Gli abitati della Val di Chiana

Le frazioni di Abbadia, Gracciano, Stazione ed Acquaviva formano oggi un reticolo urbano a bassa densità, in via di progressiva integrazione. La realizzazione della variante all'ex statale 326, e del nuovo svincolo autostradale, è destinata a trasformare notevolmente l'assetto della rete primaria, riducendo la pressione del traffico sui singoli centri abitati. Per garantire un corretto sviluppo urbano di questo comparto, è necessario identificare chiaramente gli assi di accesso e distribuzione urbana, introducendo opportuni segnali "di porta" a sottolineare le transizioni fra spazi extraurbani e tessuti urbani. Inoltre, è opportuno qualificare meglio gli spazi centrali delle singole frazioni, così come proteggere adeguatamente i loro quartieri residenziali. Da ultimo, la graduale integrazione fra gli abitati potrà essere favorita dalla predisposizione di una rete di collegamenti "leggeri", di norma ciclopedonali, estesa all'intero comparto.

3.6.1. Generalità

Le quattro frazioni collocate nel fondovalle della Chiana, ovvero Abbadia, Gracciano, Montepulciano Stazione ed Acquaviva – cui si possono aggiungere anche Salcheto e Tre Berte – costituiscono oggi un comprensorio urbanizzato a bassa densità, ma in via di progressiva integrazione.

Di fatto, questi abitati stanno sviluppando complementarietà reciproche, che tendono a trasformarli in una piccola "rete urbana", in parte alternativa al capoluogo ed agli altri centri abitati collinari.

La realizzazione del nuovo svincolo autostradale, e gli sviluppi previsti presso la zona industriale della Stazione, sono destinati a rafforzare questa tendenza, accentuando il carattere di centralità rispetto all'intero territorio comunale dell'ambito compreso fra questo abitato, e quello di Acquaviva.

La realizzazione della variante all'ex SS326 ed il prolungamento, in forma di asse attrezzato, della strada traversa, tenderà inoltre a modificare profondamente l'assetto della rete primaria, garantendo la deviazione verso l'esterno non soltanto dei flussi Nord-Sud, che attualmente attraversano i centri abitati di Abbadia, Gracciano ed Acquaviva, ma anche di quelli Est-Ovest, che gravano sulla rete interna a Montepulciano Stazione.

In tal senso, il riassetto della rete primaria è destinata a porre le premesse per una profonda revisione geometrica e funzionale della viabilità interna ai singoli centri abitati, ed anche per l'identificazione di adeguate connessioni reciproche, di carattere locale, volte a favorirne la graduale integrazione, o comunque l'inserimento in una rete di collegamenti "leggeri", atti a qualificare maggiormente i rispettivi ambiti territoriali.

3.6.2. Abbadia

Con la realizzazione della variante all'ex SS326, il centro abitato di Abbadia non sarà più interessato dai flussi di attraversamento attualmente gravanti su via della Costituzione e via Il Giugno. Ciò consentirà, evidentemente, di recuperare agli usi più strettamente urbani alcuni dei limitati spazi interni al tessuto edificato.

I due fuochi fondamentali di tale operazione dovrebbero essere costituiti:

- dall'intersezione tra via della Costituzione, via Il Giugno e via della Resistenza, da riorganizzare superando l'attuale assetto gerarchico, reso obsoleto dalla deviazione verso l'esterno dei flussi di attraversamento;
- dal tratto di via della Resistenza antistante la chiesa e le scuole, che può a buon diritto considerarsi il centro della vita locale.



Oltre ai tre assi citati, sui quali andrà garantita la piena continuità dei percorsi pedonali, il riordino della viabilità della frazione dovrebbe interessare anche i proseguimenti esterni di via della Resistenza (verso Stazione) e di via Il Giugno (verso Gracciano), in funzione di collegamento con gli altri abitati del fondovalle. Lungo tali direttrici, è possibile ipotizzare la realizzazione di piste o vialetti ciclopedonali, finalizzati non soltanto a sostenere la domanda locale, ma anche ad inserire gli abitati della Val di Chiana all'interno di circuiti turistici specifici.



Nonostante l'offerta di sosta nelle strade laterali, il tratto centrale di via della Resistenza presenta problemi di sosta e di sicurezza pedonale.

3.6.3. Gracciano

Anche nel caso di Gracciano, la realizzazione della variante all'ex SS326 determinerà una consistente riduzione dei flussi di traffico in transito lungo la direttrice centrale, formata da via Toscana e via Lazio, con conseguenti opportunità per la riqualificazione degli spazi pubblici urbani.

Si deve osservare che l'efficacia della variante è dovuta anche all'esistenza della connessione intermedia fra Abbadia e Gracciano, la quale consentirà ai flussi di traffico commerciale generati dai comparti produttivi esistenti tra i due abitati di raggiungere la nuova viabilità in modo diretto.

Come nel caso di Abbadia, anche a Gracciano la riqualificazione degli spazi centrali dovrebbe includere la revisione gerarchica delle intersezioni Lazio/Marche e Toscana/Umbria/Lazio, con eliminazione del diritto di precedenza per l'antica tratta di attraversamento urbano.

Per quanto concerne il potenziamento della viabilità a supporto dei nuovi insediamenti di via Emilia, esso sembra poter essere ottenuto soltanto appoggiandosi a via Lazio (a Sud di via Marche). La realizzazione di una connessione diretta tra le due vie potrebbe accompagnarsi ad una migliore qualificazione di via Umbria, e della stessa via Emilia, con funzioni di collegamento locale verso l'abitato di Montepulciano Stazione.



La realizzazione della variante permetterà di intervenire per riqualificare gli spazi pubblici centrali.



3.6.4. Montepulciano Stazione

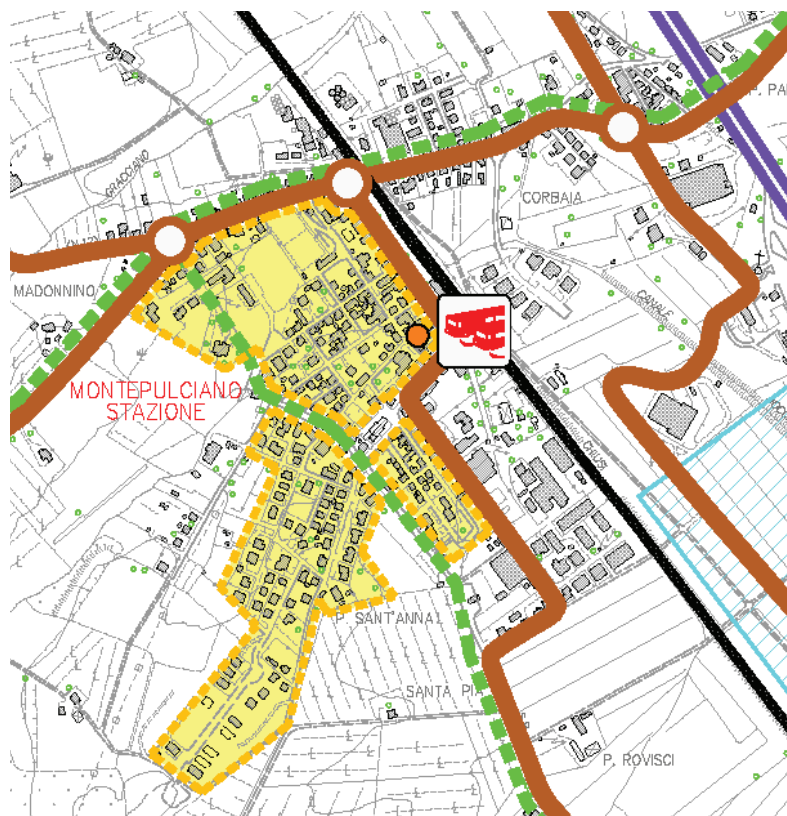
Fra tutte le frazioni di Montepulciano, la Stazione è probabilmente quella destinata a conoscere le trasformazioni funzionali di maggiore impatto. Essa, infatti, risentirà in via diretta di numerosi interventi “strategici”, quali in particolare:

- l’ampliamento della zona industriale con inserimento di nuove funzioni produttive, ma anche terziarie (che aumenteranno il carico urbanistico del comparto);
- la realizzazione del nuovo svincolo autostradale (che ne accentuerà considerevolmente l’accessibilità di livello intercomunale);
- il prolungamento dell’asse attrezzato dal by-pass di Acquaviva sino alla via Lauretana (che devierà verso l’esterno i flussi di attraversamento Est-Ovest).

A fronte di tutti questi interventi, è necessario verificare la funzionalità dell’attuale sistema degli accessi locali, ben sapendo che la realizzazione dello svincolo autostradale tenderà ad accentuare il peso della via Rovisci (o comunque della direttrice Sud).

In prima approssimazione, le direttrici che paiono più adatte a svolgere il ruolo di connessioni viarie tra l’abitato e la rete primaria sono le seguenti:

- via di Nottola (verso Ovest);
- via Cagliari/via Rovisci (verso Sud);
- via Lauretana Est/via Modena (verso Est).



In corrispondenza dell’inizio del centro abitato, tali direttrici dovranno essere dotate di adeguati segnali “di porta”, finalizzate ad evidenziare la necessaria transizione dei comportamenti di guida.

Dovranno invece essere protetti, con funzione di collegamento locale, assi quali la via Lauretana Nord/via Messina e via Umbria. La stessa via Rovisci dovrebbe essere organizzata in modo da

assicurare la connessione diretta con il *by-pass* di Acquaviva, garantendo invece una maggiore protezione al suo proseguimento verso quest'ultima frazione (via del Buonviaggio).

Date queste premesse, gli ambiti di maggiore qualificazione, interni al tessuto abitato, possono identificarsi nei nodi di raccordo con le principali direttrici di accesso, e cioè:

- l'intersezione tra via Umbria, via Genova, via di Nottola e via Goito (accesso Ovest);
- l'intersezione tra via Messina, via Modena e via Milano (accesso Est);
- l'intersezione tra via Cagliari, via Rovisci e via Caserta (accesso Sud).

Andrà inoltre verificata la possibilità di intervenire sulle aree comprese fra l'autostrada e la linea ferroviaria, la cui viabilità rappresenterà, in prospettiva, la connessione più diretta con il nuovo svincolo autostradale.

A questi ambiti periferici si aggiunge il comparto centrale, collocato intorno al piazzale della Stazione ed intorno a via Cagliari e via Cuneo, per il quale si dovrà ricercare un'organizzazione più qualificata e fruibile da parte della cittadinanza.

Il resto della maglia viaria, caratterizzato in senso chiaramente residenziale, potrà essere incluso all'interno di Zone 30 opportunamente identificate.



Il piazzale della stazione è caratterizzato dalla scarsa qualità degli spazi pubblici e dalla generale assenza di aree confortevoli per l'attesa del trasporto collettivo.

3.6.5. Acquaviva

Con la realizzazione della variante all'ex SS326, anche l'abitato di Acquaviva conoscerà una consistente riduzione di traffico lungo la tratta interna all'abitato (via Senese).

Tale riduzione costituisce un'importante premessa per il recupero ad una piena fruizione urbana degli spazi centrali, compresi tra gli innesti di via del Tombino, via de' Mori, via di Montenero e via di San Vittorino.

Un altro intervento di rilievo, per la riorganizzazione della rete viaria interna all'abitato, consiste nel completamento della maglia viaria di collegamento tra la via Senese, via de' Mori e via di Fontegrande. Qualora attuato sino a restituire una piena continuità verso il ramo orientale della via Senese, tale intervento si presta anche ad una maggiore protezione della via di San Vittorino, in funzione di "spina" centrale



La riduzione di traffico dovuta alla realizzazione della variante costituisce un'importante premessa per il recupero ad una piena fruizione urbana degli spazi centrali.

Per quanto concerne le direttrici di accesso esterne, esse dovrebbero insistere, essenzialmente, sulla via Senese Ovest (verso Nottola), sulla via del Santo (verso Nord) e sulla via Senese Est (verso Salcheto-Tre Berte).

Va osservato che la connessione viaria con il vicino abitato di Stazione dovrebbe essere ottenuta attraverso l'itinerario via del Santo-variante all'ex SS326-connessione con via Rovisci, in modo tale da ricondurre la via del Buonviaggio al ruolo di connessione puramente locale.



3.4.6. Salcheto e Tre Berte

Le principali problematiche relative ai radi nuclei di Salcheto e Tre Berte sono riconducibili, essenzialmente, alle condizioni di marcia dei veicoli che transitano lungo l'ex SS326 (ed in parte anche lungo l'ex SS454).

In attesa della realizzazione della parte meridionale della variante – che come si è visto non può certamente ritenersi prioritaria nell'economia del sistema di trasporto poliziano – è comunque possibile prevedere interventi di messa in sicurezza, che possono includere:

- il completamento dei percorsi ciclopedonali protetti;
- la riconfigurazione dell'innesto dell'ex SS454;
- l'attrezzatura dei principali attraversamenti pedonali, mediante isole salvagente centrali;



L'assetto rettilineo della strada causa velocità di transito eccessive e rende pericolosi gli attraversamenti pedonali.

DIAGNOSI	OBIETTIVI	STRATEGIE
<ul style="list-style-type: none">▪ Le quattro frazioni di Abbadia, Gracciano, Stazione ed Acquaviva sono in via di reciproca integrazione.▪ La realizzazione della variante all'ex SS326 e del nuovo svincolo autostradale è destinata a trasformare profondamente l'assetto della rete locale.▪ Le tratte stradali interne agli abitati conosceranno una riduzione di traffico.	<ul style="list-style-type: none">▪ Proteggere le singole frazioni dal traffico di attraversamento.▪ Rafforzare la rete di connessioni leggere tra gli abitati.▪ Qualificare maggiormente gli spazi pubblici urbani.▪ Riordinare le zone residenziali.	<ul style="list-style-type: none">▪ Definire il nuovo assetto della viabilità di accesso e distribuzione interna.▪ Organizzare una rete di percorsi ciclopedonali di collegamento tra le frazioni.▪ Realizzare e/o riqualificare una piazza in ciascuna frazione.▪ Identificare ed attrezzare le Zone a Traffico Moderato

3.7. Valiano

Le problematiche di accessibilità riguardanti Valiano vengono attenuate mediante l'apertura del nuovo svincolo ed il prolungamento della strada traversa. Tali interventi, peraltro, consentiranno di deviare sull'itinerario autostradale una parte dei flussi attualmente transitanti sulla via Lauretana. E' comunque necessario mettere in sicurezza la tratta urbana della SP10, facendo ricorso a tecniche di moderazione del traffico e/o a dispositivi avanzati di regolazione.

3.7.1. Generalità

Collocata nel comparto del territorio comunale più lontano dal capoluogo, ed attraversata da una strada di modesto traffico come la via Lauretana (SP10), la frazione di Valiano soffre oggi di problemi di isolamento più che di sovraccarico veicolare.

Nondimeno, la tratta urbana della SP10 si caratterizza per una sezione non abbondante, e per vincoli di visibilità importanti (dosso), con conseguenti problemi di sicurezza della circolazione, e più in generale di leggibilità dello spazio urbano.

Le simulazioni effettuate relativamente alla realizzazione del nuovo svincolo autostradale evidenziano che tale intervento, nonostante il connesso prolungamento della strada traversa sin oltre la A1, non è destinato ad indurre rilevanti incrementi di traffico sulla SP10. Infatti, l'incremento di traffico dovuto all'attrazione del nuovo svincolo verrà compensato dalla diminuzione dovuta alla deviazione di parte dei flussi diretti a Cortona sull'itinerario autostradale (A1 fino a Bettolle, poi raccordo per Perugia).

In tal senso, lo scenario evolutivo della rete primaria garantirà un migliore collegamento con il capoluogo, senza peraltro apportare rilevanti variazioni alle condizioni di traffico locali, che restano dunque abbastanza indipendenti dalle strategie di livello comunale.

D'altro canto, l'esistenza dell'itinerario alternativo per Cortona pone le premesse per limitare il transito di particolari categorie di veicoli (ad esempio i mezzi pesanti) all'interno dell'abitato di Valiano.

In un quadro di tal genere, le strategie relative a questa frazione dovranno ancor più focalizzarsi sulla semplice messa in sicurezza dell'attraversamento urbano.



La via Lauretana è stretta e presenta importanti limitazioni di visibilità.

3.7.2. La via Lauretana

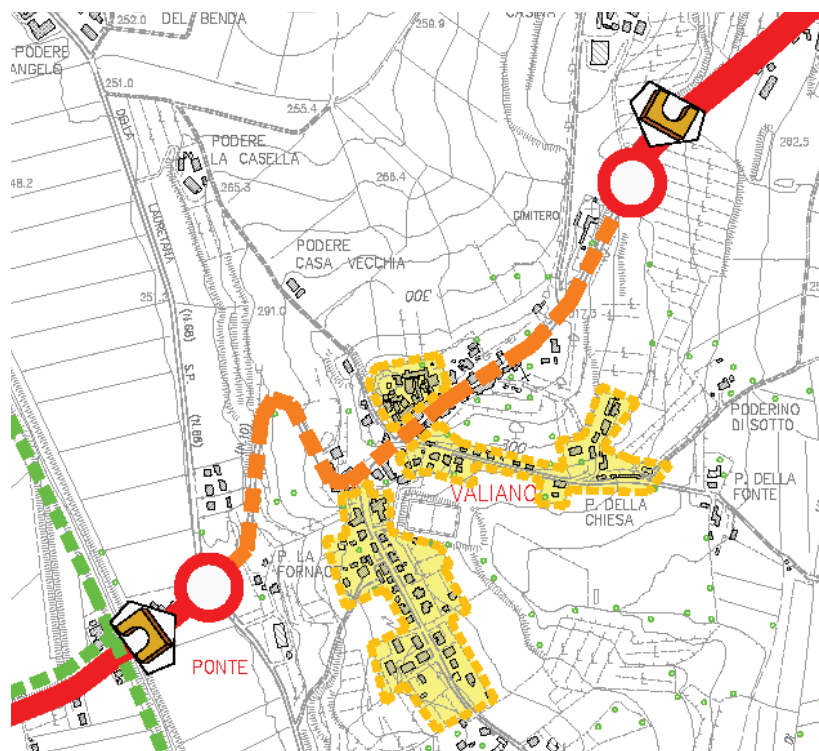
La messa in sicurezza dell'attraversamento urbano della SP10 deve basarsi su alcuni accorgimenti essenziali, volti essenzialmente a:

- sottolineare la transizione tra contesto extraurbano ed urbano;
- moderare le velocità all'interno del nucleo più denso;

- localizzare i principali punti di conflitto tra correnti veicolari e pedonali nei siti caratterizzati dalla migliore visibilità.

Tali accorgimenti possono formare la falsariga per lo sviluppo di una riqualificazione complessiva dell'asse, da attuarsi anche al fine di innalzare la qualità del principale spazio urbano della frazione.

E' da osservare che il controllo della marcia dei veicoli sulla tratta urbana può essere ottenuta anche mediante interventi di regolazione "pura", quali ad esempio la realizzazione di semafori attuati in funzione della velocità di avanzamento dei veicoli.



3.7.3. La rete locale

La configurazione molto semplice della rete locale, interna all'abitato di Valiano, ne determina la stretta dipendenza dagli interventi attuati lungo la via Lauretana.

Attestata comunque l'opportunità di attrezzare, anche in questo comparto, le vie residenziali come Zone a Traffico Moderato, va comunque evidenziato che la ristrettezza degli spazi disponibili lungo la via Lauretana potrà determinare la necessità di identificare spazi accessori, da adibire per esempio alla sosta veicolare, lungo le tratte iniziali delle sue traverse.

DIAGNOSI	OBIETTIVI	STRATEGIE
<ul style="list-style-type: none">▪ La realizzazione del nuovo svincolo autostradale ed il prolungamento della strada traversa attenueranno l'isolamento della frazione.▪ Una quota parte del traffico che percorre la SP10 (in particolare i veicoli pesanti) potrà essere deviata sulla A1 e sul raccordo di Perugia.▪ Questo effetto lascerà inalterate le problematiche di sicurezza della circolazione nella tratta urbana della SP10.	<ul style="list-style-type: none">▪ Mettere in sicurezza l'attraversamento urbano.▪ Proteggere le zone residenziali.	<ul style="list-style-type: none">▪ Deviare il traffico pesante sull'itinerario autostradale.▪ Realizzare segnali "di porta".▪ Introdurre dispositivi di controllo della velocità.

3.8. I percorsi turistici

In un centro di valore monumentale come Montepulciano, il piano del traffico non può tralasciare gli aspetti relativi alla fruizione turistica del territorio urbano ed extraurbano. A questo proposito, la fitta rete di collegamenti locali, che innerva sia la zona collinare che la Val di Chiana, può essere utilizzata per identificare itinerari turistici, sia pedonali che ciclabili. Un primo itinerario, di sicuro interesse storico-architettonico, è rappresentato dalla passeggiata intorno al centro storico, impostata sui capisaldi dell'autostazione, di San Biagio e dei Ponti Secchi. Un secondo itinerario, di più ampio respiro, comprende le due discese alla Val di Chiana – via Madonna delle Grazie/Ascianello/Abbadia e Madonna delle Querce/Cervognano/Acquaviva – raccordate dal percorso di fondovalle della Chiana.

3.8.1. Generalità

Nessun ragionamento relativo alla rete infrastrutturale del Comune di Montepulciano sarebbe completo senza qualche riflessione sul ruolo della fitta rete di percorsi interpoderali, che innervano sia le zone collinari che il fondovalle.

Tali percorsi si inseriscono profondamente entro un paesaggio agrario di eccezionale qualità, contraddistinto nelle zone collinari dalla prevalenza della viticoltura, e nella Valle di Chiana dalle opere di bonifica granducali.

Questo reticolo deve ovviamente essere difeso dall'ingombrante presenza del traffico veicolare, specie se pesante o caratterizzato in modo improprio (come nel caso delle "fughe" dalla viabilità primaria); ma si presta invece ad una valorizzazione turistica, capace di estendere a scala territoriale il richiamo esercitato dal centro storico.

Tale valorizzazione è del resto già iniziata, quanto meno con l'inserimento di diversi itinerari all'interno della rete escursionistica della Provincia di Siena.

La fruizione della viabilità minore può assumere varie forme (passeggiate pedonali, itinerari cicloturistici o per *mountain bike*, ippovie), anche in connessione con le numerose strutture agrituristiche presenti nella zona collinare. Essa verrebbe inoltre rafforzata dalla prevista realizzazione di ulteriori strutture ricettive quali, in particolare, l'ostello della gioventù ed il campeggio.

D'altro canto, l'estensione dei percorsi turistici a scala territoriale potrà contribuire anche a "mettere in circolo" i beni storico-monumentali ed ambientali presenti nella Val di Chiana (le case leopoldine, la fattoria granducale di



Diversi sentieri sono già inseriti nella rete escursionistica della Provincia di Siena.

Abbadia, ecc...), oggi certamente sfavoriti dalla lontananza dal centro storico.

Tenendo conto delle specificità proprie delle diverse parti del territorio comunale – ed anche dell’opportuna diversificazione degli itinerari, in relazione al tipo di utenza – è possibile identificare quanto meno due sistemi principali:

- un anello piccolo, realizzato intorno al centro storico e volto ad una fruizione eminentemente pedonale (passeggiata ad integrazione della visita del centro);
- un anello grande, di significato più ampio (escursioni in connessione con la ricettività agrituristica), esteso all’intero territorio comunale.



Il paesaggio agrario circostante il centro storico è di qualità eccezionale, e merita di essere valorizzato e reso maggiormente fruibile da parte dei turisti.

3.8.2. L’anello intorno al centro storico

Una volta completata, la “passeggiata” intorno al centro storico offrirà un importante complemento alla visita dell’abitato entro le mura.

Il suo itinerario potrà svilupparsi nel modo seguente:

- ad Est del centro, in forma di “vialetto” di collegamento fra l’autostazione e la base delle risalite meccaniche, con proseguimento verso Sud in fregio alla circonvallazione;
- ad Ovest del centro, come collegamento con il santuario suburbano di San Biagio e quindi, lungo via dei Canneli, sino ai Ponti Secchi, da dove è possibile rientrare all’autostazione lungo l’antico sedime ferroviario.

Questo percorso, dalle evidenti doti panoramiche, presenta anche una certa funzionalità a supporto dell’accesso al centro storico, in particolare per quanto concerne le connessioni con la

“terza porta” rappresentata dalle risalite meccaniche. In tali tratte, è opportuna una completa separazione rispetto al traffico veicolare.

Sul lato Ovest, l'itinerario assume invece un profilo più chiaramente extraurbano, ammettendo anche soluzioni promiscue con il traffico locale (residenti e mezzi agricoli). Volendo limitare ulteriormente il traffico in via dei Canneti (o contenere possibili effetti di crescita) è possibile semplicemente interrompere la continuità, per il solo traffico motorizzato, in un punto intermedio.

3.8.3. L'anello verso la Val di Chiana

L'estensione degli itinerari di fruizione territoriale può far conto su una rete fittissima di collegamenti locali, che innervano l'intero comparto collinare tra il capoluogo, Acquaviva ed Abbadia, così come buona parte del fondovalle della Chiana.

Senza voler sminuire il rilievo di questa varietà, pare comunque opportuno definire un minimo livello gerarchico, volto essenzialmente ad identificare i principali nodi della rete, da attrezzare a supporto delle diverse categorie di possibili utenti. In tal senso, è possibile identificare un secondo anello, assai più ampio del precedente, esteso verso la Val di Chiana sino a lambire la frazione di Valiano. Tale anello è costituito da due discese verso il fondovalle:

- da Madonna delle Grazie, Ascianello ed Abbadia;
- da Madonna delle Querce, Cervognano ed Acquaviva;

che si raccordano fra loro con un tracciato longitudinale diretto da Abbadia verso le Leopoldine, Valiano, il lago, Tre Berte ed Acquaviva.



Anche il comparto digradante verso la Val di Chiana presenta un elevato valore paesaggistico.

Questo anello, oltre ad ammettere numerose diramazioni verso i vicini centri di Montefollonico, Torrita, Sant'Albino, Chianciano e Chiusi, permette anche di far rientrare all'interno degli itinerari turistici le frazioni della Val di Chiana, con i reciproci collegamenti “leggeri”, realizzati per l'integrazione urbana, ma utili anche per assicurare una connessione intermedia tra le due discese di Ascianello-Abbadia e Cervognano-Acquaviva.

Esso si caratterizza, inoltre, come direttrice di collegamento delle numerose strutture ricettive esistenti o previste nella zona collinare, con l'avvertenza di accompagnarsi ad un adeguamento delle connessioni fra Cervognano ed Acquaviva, indispensabile per garantire la piena accessibilità veicolare al futuro campeggio da insediarsi in quest'area.

DIAGNOSI	OBIETTIVI	STRATEGIE
<ul style="list-style-type: none">▪ Il territorio poliziano presenta un'eccezionale qualità paesistica ed è innervato da una fitta rete di collegamenti locali.▪ Presenza di una rete ricettiva diffusa (agriturismi) ed in via di progressivo sviluppo (campeggio, ostello).▪ Necessità di estendere il richiamo del centro storico alle zone circostanti.	<ul style="list-style-type: none">▪ Valorizzazione turistica del territorio extraurbano, con particolare riferimento agli insediamenti della Val di Chiana.▪ Accessibilità alle strutture ricettive (in particolare il futuro campeggio).▪ Contenere gli usi impropri della rete minore da parte del traffico motorizzato.	<ul style="list-style-type: none">▪ Realizzare un anello pedonale intorno al centro storico.▪ Identificare un anello ciclabile e/o fruibile a cavallo tra il centro, Ascianello, Abbazia, la Val di Chiana, Acquaviva e Cervognano.▪ Integrare tale anello, anche in funzione di valorizzazione turistica, con i collegamenti "leggeri" delle frazioni di fondovalle.

3.9. I servizi di trasporto collettivo

La rete del trasporto pubblico urbano ed extraurbano presenta a Montepulciano livelli produttivi non trascurabili sotto il profilo quantitativo, ma anche un assetto frammentato e lacune che ne limitano l'utilizzo all'utenza "obbligata". E' necessario procedere ad un riassetto della rete, che ne migliori la funzionalità a supporto di altre quote di domanda sociale, oggi non adeguatamente servite (spostamenti per l'ospedale, collegamenti con le frazioni). Tale riassetto può avvenire, innanzi tutto, per il servizio urbano, da unificare lungo la direttrice centro storico-ospedale-stazione, istradata lungo la strada traversa, opportunamente attrezzata. In prospettiva, esso può includere anche una graduale revisione delle linee extraurbane, con rafforzamento delle relazioni per Arezzo e Chiusi.

3.9.1. Generalità

Il ruolo di polo territoriale giocato da Montepulciano all'interno della Val di Chiana senese è sottolineato anche dalle funzioni che esso svolge nel quadro della rete del trasporto pubblico.

Prescindendo dall'offerta ferroviaria – che fa capo piuttosto alle stazioni di Chiusi e di Sinalunga – l'autostazione di Montepulciano è in effetti raggiunta da un gran numero di servizi di linea, che assicurano le connessioni con Siena ed Arezzo, oltre che con i Comuni limitrofi e con alcune frazioni.

A tale rete si aggiungono poi le due linee urbane, che assicurano l'accesso al centro storico e/o i collegamenti con l'ospedale di Nottola.

Tuttavia, la più che discreta dotazione *quantitativa* di servizi non sembra tradursi in livelli di utilizzo soddisfacenti, anche nella semplice connotazione dei "servizi minimi", orientati esclusivamente ad un'utenza sociale. Questa considerazione trova conferma, in particolare, nell'incidenza veramente anomala dei flussi di traffico effettuati per accompagnamento persone in alcuni comparti territoriali (soprattutto il polo ospedaliero di Nottola).

Di fatto, l'utenza dei servizi di trasporto extraurbano sembra limitata ai soli studenti provenienti dai Comuni limitrofi, mentre quella dei servizi urbani sembra maggiormente orientata a categorie socio-demografiche prive dell'accesso all'auto (in particolare anziani).

Quali possono essere le cause di un divario così accentuato tra domanda ed offerta di trasporto pubblico? La risposta va probabilmente cercata nelle caratteristiche *qualitative* del servizio, poco rispondenti alle esigenze di mobilità della maggior parte della popolazione.

Senza disconoscere le grandi difficoltà tecniche e gestionali inerenti allo sviluppo di servizi di trasporto volti ad una domanda sempre più frammentata nello spazio e nel tempo, si può comunque osservare che:

- la rete delle autolinee extraurbane è molto complessa, con numerose sovrapposizioni orarie, accompagnate da altrettanti "buchi", il che determina forti barriere all'utilizzo dei servizi da parte di utenti occasionali;
- il livello di *comfort* e riconoscibilità delle attrezzature di base (fermate, pannelli orari) è spesso molto modesto;
- alcune relazioni rilevanti, quali in particolare i collegamenti tra il capoluogo, la stazione ed Acquaviva, sono sostanzialmente privi di servizio;
- anche i collegamenti con il principale nodo di interscambio della Val di Chiana – ovvero la stazione di Chiusi – sono piuttosto carenti;

- i principali poli territoriali di riferimento – primo fra tutti Arezzo – sono serviti in modo macchinoso e certamente non competitivo rispetto all'uso dell'auto privata;

Se è chiaro che in un'area prettamente rurale, come la Val di Chiana, il trasporto pubblico non potrà mai giocare un ruolo primario di servizio alla domanda, è altrettanto chiaro che l'efficacia del servizio può essere molto migliorata, anche a parità di percorrenze e, dunque, di costi di gestione.

Peraltro, il riassetto della rete di trasporto pubblico extraurbano è tema totalmente sottratto alle competenze del piano del traffico, che dunque dovrà limitarsi ad avanzare suggerimenti e/o a prevedere le necessarie migliorie complementari alla gestione vera e propria del servizio.

Parzialmente diverso è il caso della rete di trasporto pubblico urbano, il cui assetto può essere rivisto, in prospettiva, anche tenendo conto della prevista realizzazione delle risalite meccaniche.

3.9.2. Il trasporto urbano

Il miglioramento delle connessioni tra il capoluogo, l'ospedale di Nottola, la stazione ferroviaria e le frazioni della Val di Chiana rappresenta un obiettivo non secondario per la gestione della rete del trasporto pubblico urbano.

L'attuale suddivisione dei servizi di linea nelle due funzioni parziali di distribuzione nel centro storico ed accesso all'ospedale non favorisce il mantenimento di frequenze adeguate lungo tutto l'arco della giornata. Essa, inoltre, lascia del tutto irrisolto il nodo del collegamento con la stazione e con le frazioni di Acquaviva, Gracciano ed Abbadia.

Va osservato che il rafforzamento del ruolo della strada traversa può rappresentare un'ottima precondizione per un assetto più leggibile e robusto della rete urbana. L'attrezzatura di questo asse, infatti, può certamente includere anche fermate del trasporto pubblico urbano maggiormente confortevoli e dotate di maggiori supporti informativi, almeno nei nodi principali (ospedale, stazione, centri delle frazioni).

E' opportuno evidenziare anche che la realizzazione della nuova viabilità interzonale, nelle zone moderne del capoluogo, favorirà l'attestamento del servizio di trasporto urbano su poli di servizio come l'ASL e l'istituto "Redi".



il livello di comfort e riconoscibilità delle attrezzature di base (fermate, pannelli orari) è spesso molto modesto.

In linea di principio, si può ipotizzare il mantenimento di un'unica linea, dotata di orario cadenzato a frequenza medio-alta (30'), posta a servizio della principale relazione urbana, così strutturata:

anello di distribuzione nel centro storico – ospedale – anello frazioni – stazione FS

I transiti presso la stazione ferroviaria dovrebbero essere opportunamente integrati con gli orari delle corse per Chiusi e, soprattutto, Siena.

Per quanto concerne le frazioni non direttamente connesse a tale linea – cioè Sant'Albino e Valiano, il collegamento con il capoluogo dovrebbe essere assicurato dalle linee extraurbane per Chianciano e Cortona.

3.9.2. Il trasporto extraurbano

Come accennato nel paragrafo 3.9.1, il riassetto della rete di trasporto pubblico extraurbano non può costituire l'oggetto del piano del traffico.

Nondimeno, resta possibile evidenziare il ruolo che la realizzazione dell'asse attrezzato potrà giocare anche con riferimento a tale rete, garantendo in particolare:

- un miglioramento delle connessioni tra la circonvallazione ed il centro storico (risalite);
- un più adeguato istradamento all'interno del capoluogo (strada interzonale);
- un assetto più chiaro e leggibile della tratta comune S.Biagio-Nottola.

In particolare, la completa attuazione della rete interzonale prevista dal piano consentirà l'istradamento (totale o parziale) delle autolinee extraurbane sull'itinerario che segue:

Nottola (ospedale) → Mad.d.Grazie → via Galimberti → ASL → istituto "Redi" → via Bernabei → Autostazione (risalita per Poggiofanti) → "terza porta" (risalita per Piazza Grande) → San Biagio

Garantendo migliori connessioni con i recapiti della domanda, tale itinerario connota di per se stesso, a parità di vetture-km prodotte, un rafforzamento del servizio di trasporto pubblico.

Un ulteriore rafforzamento, da valutare d'intesa con le competenti autorità provinciali, potrebbe consistere nell'integrazione della linea urbana con un servizio extraurbano di raccolta, volto ad assicurare la connessione con la stazione ferroviaria di Chiusi, ed anche l'accesso diretto al polo aretino.

In prima approssimazione, una linea di questo genere potrebbe essere così definita:

Chiusi FS → Chiusi → Chianciano T. → S.Albino → S.Biagio → "terza porta" → Autostazione → istituto "Redi" → Nottola → svincolo A1 → proseguimento diretto per Arezzo

Un'organizzazione di questo genere garantirebbe un notevole potenziamento/velocizzazione dei servizi diretti verso Chiusi ed Arezzo.

DIAGNOSI	OBIETTIVI	STRATEGIE
<ul style="list-style-type: none">▪ Il trasporto pubblico urbano ed extraurbano presenta livelli produttivi quantitativamente piuttosto elevati.▪ Il servizio offerto è però molto frammentato e poco leggibile; esso presenta inoltre importanti lacune.▪ La domanda servita è limitata.	<ul style="list-style-type: none">▪ Valorizzare il ruolo del trasporto pubblico, sia urbano che extraurbano, con particolare riferimento ai principali poli di servizio (ospedale).▪ Migliorare i collegamenti tra il capoluogo e le frazioni.	<ul style="list-style-type: none">▪ Ridurre il numero delle linee ed aumentare le frequenze.▪ Definire una sola linea urbana di connessione fra il centro storico, l'ospedale e le frazioni della Val di Chiana.▪ Rivedere gli istradamenti all'interno del capoluogo.▪ In prospettiva, potenziare le relazioni per Arezzo e Chiusi.