

SEZIONE IV

- INTERVENTI DEL PIANO -

4.1. SCHEMA GENERALE DI INTERVENTO

4.2. CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE

4.3. ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

4.5. ASSETTO DELLA MOBILITA' CICLO-PEDONALE

4.4. RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO

4.6. INTERVENTI DI RIASETTO DELLE STRADE E DEI NODI DI TRAFFICO

4.7. ATTUAZIONE DEL PIANO

4.1. Schema generale di intervento

4.1.1. Premessa

La quarta ed ultima sezione del piano è finalizzata alla traduzione degli obiettivi e delle strategie generali in specifiche proposte di intervento.

Il quadro degli interventi descritti nel seguito costituisce dunque la traduzione – o, meglio, una «possibile» traduzione – delle strategie descritte nella precedente sezione III. Infatti, come già ricordato nell'introduzione generale del rapporto, la finalità primaria del piano consiste nella definizione del sistema di obiettivi, e delle conseguenti strategie, che non a caso sono state preliminarmente discusse con l'amministrazione comunale.

Il passaggio dal sistema degli obiettivi, definito a livello politico, all'identificazione puntuale degli interventi, non rappresenta comunque un semplice passaggio tecnico, e richiede ancora un forte impegno di confronto e di mediazione. Tuttavia, esso può svilupparsi sulla base di un quadro di riferimento condiviso, all'interno del quale sono stati chiariti e definiti i parametri per valutare gli interventi proposti e le relative proposte di modifica. In questo senso, ogni proposta deve rispettare la logica delle strategie proposte e dimostrare la sua efficacia e/o la sua coerenza in ordine al raggiungimento degli obiettivi precedentemente individuati¹.

In altri termini – per fare soltanto un esempio – potranno essere discussi i provvedimenti di regolazione della sosta su una singola strada, ma le variazioni proposte dovranno dimostrare di rispettare le quantità complessive previste per le diverse tipologie di offerta, ed essere coerenti con lo schema funzionale di accesso ai diversi attrattori, interni ed esterni al centro abitato.

Il costante riferimento al sistema di obiettivi e strategie si traduce anche in un obbligo di verifica puntuale dei risultati effettivamente raggiunti attraverso l'adozione dei diversi provvedimenti, al fine di procedere ad un loro rafforzamento in caso di risposte corrette ma deboli, od anche ad una loro revisione nel caso più negativo di risposta in controtendenza rispetto alle previsioni.

Questo impegno alla revisione costante, di cui è opportuno si faccia garante l'amministrazione, è una condizione fondamentale alla quale dovrebbero attenersi tutti gli «attori» che sono stati consultati durante la redazione del piano, e che potranno continuare ad interagire anche durante la fase attuativa dello stesso.

4.1.3. Quadro generale degli interventi proposti

Lo schema generale di intervento proposto costituisce uno sviluppo delle strategie del piano, esposte nella sezione III. Esso include, in particolare, il **riordino della rete primaria**, con la realizzazione della variante alla strada 326 e, in previsione, del nuovo svincolo autostradale in località Stazione, con la conseguente rifunzionalizzazione della strada traversa in forma di principale connessione fra il capoluogo e le frazioni della Val di Chiana.

Gli interventi di riordino della rete stradale primaria si accompagnano inoltre ad alcune possibili **modifiche della rete del trasporto pubblico**, e soprattutto ad interventi di **rafforzamento della**

¹ Questo significa che la lettura del presente documento non può prescindere dalla conoscenza della precedente sezione III (*quadro diagnostico, obiettivi e strategie*), alla quale si rimanda per la conoscenza dei criteri che stanno alla base dei singoli progetti qui presentati.

rete dei percorsi turistici, destinati all'utenza non motorizzata (escursionisti, cicloturisti, turisti equestri, ecc...). Tale rete è focalizzata su due percorsi fondamentali:

- l'anello del capoluogo, destinato a congiungere l'autostazione a San Biagio ed ai Ponti Secchi, consentendo una piena fruizione del centro storico anche in chiave paesistica;
- l'anello della Val di Chiana, che con le due connessioni di Ascianello e Cervognano garantisce il collegamento tra il capoluogo e le frazioni di valle, rafforzandone altresì le reciproche relazioni locali.

Per quanto concerne più specificamente il **capoluogo comunale**, il piano del traffico si caratterizza per un discreto numero di interventi, finalizzati da un lato a proteggere il centro storico dal traffico veicolare, senza comprometterne oltremodo l'accessibilità, e dall'altro a riordinare il sistema di distribuzione delle espansioni recenti, attualmente caratterizzato da importanti limitazioni funzionali. All'interno del centro storico, si prevede in particolare di:

- istituire un'area pedonale estesa a Piazza Grande ed agli assi stradali ivi convergenti (in particolare via Ricci);
- ampliare leggermente e regolamentare in modo più efficace (anche in rapporto alla nuova area pedonale) la Zona a Traffico Limitato esistente;
- potenziare e riorganizzare il sistema dei parcheggi di corona, adeguando l'offerta di posti per residenti e realizzando nuovi posti auto in struttura presso lo sbocco di via dell'Oriolo sulla circonvallazione;
- realizzare gradualmente un sistema di risalite meccaniche che garantiscano la connessione tra questo nodo, via dell'Opio, ed in prospettiva anche il parcheggio sottostante l'autostazione e Piazza Grande.

Nelle espansioni moderne, si prevede invece di:

- riorganizzare, in funzione di porte urbane, i nodi stradali di San Biagio, Madonna delle Grazie e Madonna delle Querce (ist.Redi);
- completare la maglia di distribuzione urbana realizzando una nuova strada di collegamento tra viale Calamandrei/via Galimberti, via Bernabei e la circonvallazione (nodo di via dell'Oriolo);
- riorganizzare lo schema di circolazione della zona centrale dell'abitato, anche al fine di ovviare alle carenze funzionali del primo tratto di via Bernabei;
- riordinare e mettere in sicurezza alcuni nodi interni all'abitato, fra cui in particolare quelli di Sant'Agnese, San Cristofano (Calamandrei /) e dell'Oriolo.

Per quanto riguarda invece le frazioni, il piano prevede interventi finalizzati alla messa in sicurezza dei principali percorsi di attraversamento, al riordino dei sistemi di distribuzione interni, alla riqualificazione delle principali aree residenziali.

In particolare, a **Sant'Albino** si prevede di:

- riordinare e mettere in sicurezza l'attraversamento urbano della strada 146, anche attraverso la realizzazione di rotatorie "di porta", finalizzare a sottolineare l'ingresso nell'abitato;
- modificare lo schema di circolazione interno, limitando gli sbocchi diretti sulla strada provinciale, e completando la viabilità di distribuzione interna facente capo a via dei Pini;
- riqualificare l'ambito del centro civico.

Ad **Abbadia** si prevede invece di:

- rivedere l'assetto della rete stradale interna, riportandola (dopo il completamento della variante alla strada 326) ad un assetto gerarchicamente più paritario;
- riqualificare gli ambiti centrali, facenti capo a via della Resistenza ed al suo incrocio con via della Costituzione e via Il Giugno.

Nel caso di **Gracciano**, il piano prevede di:

- riconfigurare – una volta realizzata la variante - l'assetto geometrico della strada 326;
- riordinare lo schema di circolazione della zona centrale dell'abitato, realizzando anche connessioni locali alternative a quelle esistenti.

Per quanto concerne l'abitato della **Stazione**, il piano prevede di:

- riorganizzare lo schema di circolazione interno, rendendo più chiaro l'assetto della rete di distribuzione e mettendo in sicurezza alcune intersezioni;
- riqualificare l'ambito centrale compreso tra la Chiesa e la Stazione ferroviaria.

Passando all'abitato di **Acquaviva**, gli interventi previsti sono i seguenti:

- completamento della rete di distribuzione interna, attraverso la graduale realizzazione di connessioni tra via Senese e via del Santo, ad entrambe le estremità dell'abitato;
- realizzazione, ad Ovest dell'abitato, di un collegamento diretto tra via di Pian delle Noci e la via Senese, al fine di garantire una più agevole percorrenza verso il polo ricettivo previsto presso Cervognano;
- messa in sicurezza delle principali intersezioni urbane.

Questi interventi sono completati dalla messa in sicurezza del tracciato dell'ex SS326 a **Salcheto** e **Tre Berte**, mediante la realizzazione di un percorso ciclopedonale separato dalla carreggiata e di un adeguato numero di attraversamenti pedonali protetti da isola salvagente centrale.

Per quanto riguarda l'abitato di **Valiano**, gli interventi previsti includono in particolare:

- la messa in sicurezza dell'attraversamento urbano, anche attraverso l'istituzione del divieto di transito per i veicoli pesanti;
- la riqualificazione del sistema degli accessi al nucleo storico.

Sia nel capoluogo che nelle frazioni, infine, il piano contiene interventi volti a rendere più chiaro l'assetto viario delle zone residenziali, proteggendole dai flussi di traffico improprio (con particolare riferimento ai veicoli pesanti), ed a favorire la mobilità pedonale, mediante il completamento della rete dei marciapiedi, con particolare riferimento ai percorsi casa-scuola.

4.1.3. Orizzonte temporale di validità e fasi di attuazione del piano

Secondo le normative vigenti, la redazione di un piano del traffico dev'essere riferita ad un orizzonte temporale di breve periodo (2 anni). D'altro canto, la definizione delle strategie generali di intervento richiede spesso, almeno per quanto concerne alcune particolari categorie di azioni, un maggiore respiro, con indicazioni proiettate nel medio od anche nel lungo periodo. Il Piano Generale dei Trasporti ha parzialmente ovviato a questa discrasia introducendo un nuovo strumento di programmazione, denominato *Piano Urbano della Mobilità* (PUM), la cui adozione è però riservata ai Comuni di grande dimensione (almeno 100.000 abitanti), ovvero ad insiemi di Comuni conurbati che raggiungono la medesima taglia demografica. Nelle realtà di piccola dimensione, un ruolo di orientamento a scala sovracomunale dovrebbe derivare invece dai Piani provinciali della mobilità.

In tutti i casi, la definizione delle proposte di intervento, coerentemente con il carattere «gestionale» del Piano Urbano del Traffico, viene a configurarsi come un passo verso uno scenario di piano più generale. E' dunque utile, in molti casi, suddividere gli interventi previsti dal piano in più fasi d'attuazione, limitando le proposte di intervento vere e proprie alla sola prima fase, attuabile nel giro di 2 o 3 anni.

Questo modo di procedere può condurre, di fatto, alla totale o parziale esclusione dagli scenari operativi del piano di proposte ritenute non fattibili nel breve periodo, e dunque demandate a fasi

successive. Esso tende però ad attribuire al piano stesso un significato pieno di strumento di programmazione, basato su un attento confronto fra benefici, costi e risorse disponibili, con conseguente definizione di priorità.

La definizione degli interventi da attuarsi a Montepulciano è stata a questo proposito riferita ad una successione in due fasi:

- la prima fase include gli interventi realizzabili sulla rete stradale nella sua configurazione attuale;
- la seconda fase include gli interventi conseguenti alla realizzazione della variante della SP326 (tratta Abbadia-Salcheto) ed ai primi lotti funzionali dei sistemi di risalite meccaniche di collegamento tra l'autostazione, la circonvallazione ed il centro storico;
- la terza fase è relativa agli interventi connessi alla realizzazione del nuovo svincolo autostradale, nonché al completamento della variante alla strada 326 e del sistema delle risalite meccaniche del centro.

4.1.4. Articolazione della sezione

La presente sezione organizza la presentazione degli interventi del piano secondo la logica della vigente normativa, differenziandoli cioè per argomenti, definiti come segue:

- classificazione della rete stradale (par.4.2);
- organizzazione della circolazione e della sosta (par.4.3);
- migliorie generali per la mobilità pedonale e ciclistica (par.4.4);
- organizzazione del trasporto pubblico (par.4.5);
- interventi di riassetto delle strade e dei nodi di traffico (par.4.6);
- attuazione del piano (par.4.7).

I paragrafi 4.2, 4.3, 4.4, e 4.5 rispondono ai contenuti obbligatori dei Piani Generali del Traffico Urbano, nonché a quelli eventuali, di rilievo per il Comune di Montepulciano. I paragrafi 4.6 e 4.7 contengono invece approfondimenti progettuali e programmatici propri del livello di pianificazione particolareggiato od esecutivo. I paragrafi dedicati all'attuazione del Piano contengono inoltre alcune prescrizioni, corredate di esempi realizzativi, al fine di garantire, in mancanza di chiare indicazioni da parte del Codice della Strada, una maggiore rispondenza degli interventi rispetto allo stato dell'arte.

Questa articolazione deriva da un compromesso espositivo, che mira a rendere riconoscibili i contenuti richiesti dalla legislazione vigente in tema di piani urbani del traffico, dovendo però sacrificare, in alcuni casi, l'esposizione del processo logico che ha condotto alla definizione degli interventi (a proposito di tale processo, è opportuno fare riferimento alla sezione III).

4.2. Classificazione funzionale della rete

4.2.1. Premessa

Secondo le direttive vigenti², uno degli elaborati fondamentali del Piano Urbano del Traffico è la classificazione della rete stradale. Questa operazione è finalizzata essenzialmente all'identificazione di un chiaro assetto gerarchico, con specificazione della rete portante della mobilità veicolare (il cui funzionamento va protetto e potenziato con opportuni provvedimenti di fluidificazione, di rimozione della sosta, di adeguamento delle intersezioni, ecc...), della rete di distribuzione (caratterizzata da una maggiore sovrapposizione di funzioni urbane) e della rete locale (da fare oggetto di interventi di protezione).

Questi provvedimenti sono in parte direttamente definiti dalle direttive stesse, mentre in parte vanno specificati nel regolamento viario che deve accompagnare la classificazione adottata.

Il nuovo Codice della Strada prevede (art.2) tre categorie di strade urbane, e cioè³:

- la classe D (strade urbane di scorrimento);
- la classe E (strade urbane di quartiere);
- la classe F (strade locali)

Le funzioni delle *strade urbane di scorrimento* (classe D) sono quelle di soddisfare le relazioni con origine e destinazione esterne al centro abitato, i movimenti di scambio fra il territorio extraurbano e quello urbano, nonché di garantire, con un elevato livello di servizio, anche gli spostamenti più a lunga distanza interni al centro abitato. Le caratteristiche costruttive minime previste possono essere riassunte come segue: carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico (ciascuna con almeno due corsie di marcia), marciapiedi, intersezioni a raso semaforizzate. Su tali strade, di norma, sono ammesse tutte le categorie di traffico; ma qualora la velocità ammessa sia superiore ai 50 km/h, occorre escludere la circolazione dei veicoli a trazione animale, delle biciclette e dei ciclomotori. E' invece sempre esclusa la sosta veicolare (se non opportunamente separata dalla carreggiata con idonei spartitraffico).

Le *strade di quartiere* (classe E) svolgono funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi, o tra zone estreme di un medesimo quartiere. In tale categoria di strade ad unica carreggiata, con almeno due corsie e dotate di marciapiedi, rientrano in particolare le arterie destinate a servire, attraverso gli opportuni elementi viari complementari, gli insediamenti principali urbani e di quartiere. Lungo le strade di quartiere sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa la sosta veicolare, purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.

Le *strade locali* (classe F) comprendono tutti gli altri assi viari, e sono a servizio preminente degli spostamenti pedonali e delle fasi iniziali e finali degli spostamenti veicolari generati e/o attratti dagli insediamenti ubicati lungo esse. In tali strade, di norma, non è consentita la circolazione dei mezzi pubblici.

A norma del Codice della Strada, la classificazione delle strade comporta inoltre una serie di conseguenze rilevanti sulle dimensioni delle fasce di rispetto (con quanto ne consegue in termini di rilascio di concessioni edilizie, di installazioni pubblicitarie, di sistema del verde ecc.).

² Cfr.: Ministero dei Lavori Pubblici; *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*; G.U. n.77 del 24 maggio 1995.

³ Le classi A, B e C sono relative alla rete stradale extraurbana (rispettivamente, alle *autostrade*, alle *strade extraurbane principali*, ed alle *strade extraurbane secondarie*), qui non considerata in quanto estranea alle competenze del piano urbano del traffico.

Al fine di meglio adattare la classificazione funzionale contenuta nel Codice della Strada alle caratteristiche geometriche delle strade esistenti, le direttive ministeriali articolano ulteriormente tale classificazione introducendo categorie intermedie rispetto ai tipi previsti dal Codice della Strada, e precisamente:

- *strade di scorrimento veloce* (intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento);
- *strade interquartiere* (intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere);
- *strade locali interzonali* (intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali).

Va osservato che la piena valenza normativa di queste ulteriori classi funzionali è riconosciuta anche formalmente dalla giurisprudenza⁴.

Se si dovesse procedere alla classificazione della rete stradale sulla base delle sole caratteristiche geometriche e funzionali richieste dal dettato legislativo, si perverrebbe in ogni caso ad una gerarchizzazione assai povera, non in grado di diversificare le caratteristiche e le funzioni della rete stradale esistente.

Inoltre, un'interpretazione rigida delle norme d'uso delle diverse categorie di strade risulterebbe del tutto irrealistica, e non consentirebbe di stabilire una gerarchia articolata di obiettivi di funzionamento della rete viaria, necessaria per orientare i progetti che comportano la riorganizzazione della circolazione e della sosta.

E' necessario quindi procedere ad una classificazione maggiormente flessibile, riconoscendo l'intrinseca ed ineliminabile commistione di funzioni, propria delle strade urbane.

Non si dimentichi, infatti, che la classificazione delle strade ha il significato di mettere in relazione le caratteristiche geometriche e funzionali delle diverse strade con il «ruolo» da queste ultime giocato nel contesto della viabilità cittadina. Se tale operazione risulta di immediata comprensione nel caso di nuove infrastrutture, lo è assai meno in quello di infrastrutture esistenti. E questo non solo a motivo dell'ovvia rigidità delle caratteristiche geometriche, sulle quali è in genere impossibile intervenire, ma anche a causa della compresenza di differenti funzioni che una strada è spesso chiamata ad espletare; in altri termini due tratti stradali che, dal punto di vista delle funzioni di traffico, vengono classificati nello stesso modo, potrebbero anche dover portare ad esiti alquanto differenti in termini di regolazione funzionale.

Conseguentemente, si è qui adottata una classificazione per obiettivi, rinunciando alla logica degli standard indipendenti dalle effettive caratteristiche delle strade e del loro contesto urbano (peraltro difficilmente applicabili), e definendo dunque nel regolamento viario i «criteri guida», in base ai quali ricercare i punti di equilibrio tra le funzioni di scorrimento e le altre funzioni urbane. Nel quadro di tale classificazione, è stata ulteriormente articolata la fattispecie delle strade locali interzonali, che sono state distinte in *primarie, secondarie, e complementari*.

⁴ La decisione del 10 maggio 2004, n.2883, della IV sezione del Consiglio di Stato afferma infatti che: "... la catalogazione delle strade contenute nel D.Lgs.n.285/92 non può reputarsi tassativa, in difetto di qualsivoglia elemento positivo che ne indichi il carattere esaustivo, e che risulta, quindi, legittima la previsione di ulteriori tipologie di strade, purché contenuta in atti aventi natura normativa.

Orbene, l'art.36 del D.Lgs.n.285/92, che prescrive, per alcuni Comuni, l'obbligo di adozione del piano urbano del traffico, sancisce espressamente al comma 6, quale relativa regola di azione, il rispetto delle direttive emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici – così contestualmente investito della potestà di disciplinare la redazione dei piani di traffico veicolare.

Il Ministero ha esercitato tale potere con la direttiva del 12 aprile 1995 che, nelle premesse, chiarisce che le relative istruzioni sono indirizzate ai Comuni e che le stesse, per la fase di redazione del Put, «hanno valenza di prescrizioni».

A tale atto ministeriale, ancorché denominato direttiva e privo dei caratteri formali del regolamento, va, tuttavia, riconosciuta valenza normativa, in quanto contenente una disciplina generale ed astratta dell'esercizio della competenza dei Comuni nella redazione del Put, dotato di portata innovativa dell'ordinamento giuridico nonché emanato nell'esercizio di un potere attribuito da una norma di rango primario (idonea, in quanto tale, ad assegnare al Ministero la relativa potestà regolamentare, anche se priva di tale qualificazione formale) ..."

In definitiva, la classificazione di riferimento è costituita da 8 tipi di strade urbane, così denominate:

- D1) strade di scorrimento veloce
- D2) strade di scorrimento
- E1) strade interquartiere
- E2) strade di quartiere
- F1) strade interzonali primarie
- F2) strade interzonali secondarie
- F3) strade interzonali complementari
- F4) strade locali

Quest'ultima categoria può in alcuni casi venire ulteriormente suddivisa (identificando *strade di distribuzione residenziale*, *strade di distribuzione industriale* e *strade locali di ambito misto residenziale/industriale*).

A tali categorie si affiancano poi quelle relative alla viabilità extraurbana, ed in particolare le classi A (autostrade), B (strade extraurbane principali) e C (strade extraurbane secondarie)⁵.

La classificazione della rete stradale include anche l'identificazione di ambiti nelle quali definire particolari norme di comportamento, ed in particolare:

- le Aree Pedonali (AP);
- le Zone a Traffico Limitato (ZTL);
- le Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU)⁶;
- le Zone residenziali a Traffico Moderato (ZTM).

4.2.2. Perimetrazione dei centri abitati

Per quanto concerne, innanzi tutto, il **perimetro del centro abitato**, esso è stato modificato d'intesa con i redattori del Piano Strutturale, in modo da tenere conto delle trasformazioni insediative verificatesi sia nel capoluogo che nelle singole frazioni.

La definizione dei perimetri, redatta coerentemente alle prescrizioni del Codice della Strada, ha tenuto conto anche delle finalità generali di riordino urbano, associate all'identificazione dei confini dei centri edificati secondo la normativa urbanistica vigente. In questo senso, l'attraversamento del confine del centro abitato determina la necessità, in molte situazioni, di sottolineare la transizione fra contesto extraurbano ed urbano, anche mediante opportuni dispositivi di regolazione del traffico.

Ai sensi dell'art.4 del Codice della Strada, la nuova perimetrazione dovrà essere approvata con specifica deliberazione della Giunta Municipale.

I centri abitati, identificati all'interno del territorio comunale, sono i seguenti:

- Montepulciano (capoluogo comunale), ad inclusione delle espansioni urbane Nord (Palazzolo) e Sud (Totona, San Biagio);
- Sant'Albino;
- Cervognano;
- Abbadia;
- Gracciano;
- Montepulciano stazione;

⁵ Per la viabilità extraurbana minore è possibile utilizzare anche la categoria di *strada locale*.

⁶ L'identificazione di tali zone è in particolare necessaria, ai sensi della L.122/89, laddove si intenda procedere alla tariffazione della sosta.

- Acquaviva (ad inclusione di Case Nuove);
- Salcheto;
- Tre Berte;
- Valiano.

I numerosi abitati minori, presenti all'interno del territorio comunale, sono definiti invece come nuclei abitati.

La ridefinizione dei perimetri dei centri comporta anche la realizzazione (od il riposizionamento) della corrispondente segnaletica di inizio/fine località. La tabella seguente indica il numero di segnali necessari in ciascun centro abitato (i numeri fra parentesi si riferiscono ai cartelli da posizionare lungo la rete stradale primaria).

Centro abitato	Inizio	Fine
Montepulciano capoluogo	5 (3)	5 (3)
Sant'Albino	6 (2)	6 (2)
Cervognano	3 (0)	3 (0)
Abbadia	5 (3)	5 (3)
Gracciano	7 (2)	7 (2)
Montepulciano stazione	8 (6)	8 (6)
Acquaviva	7 (3)	7 (3)
Salcheto	3 (3)	3 (3)
Tre Berte	5 (2)	5 (2)
Valiano	4 (2)	4 (2)
TOTALE	55 (28)	55 (28)

4.2.3. Zona a Traffico Limitato ed Aree Pedonali

Il piano prevede la riorganizzazione della **Zona a Traffico Limitato** presente all'interno del Centro storico, in particolare arretrandone il confine meridionale sino a via dei Filosofi, in modo tale da comprendere al suo interno l'intero sviluppo delle vie di Collozzi, di San Donato e del Poliziano, nonché piazza Santa Maria.

La disciplina della circolazione e degli accessi resta sostanzialmente invariata, facendo salve le limitate correzioni relative al rilascio di autorizzazioni in deroga per le categorie che seguono:

- artigiani con attività lavorativa nel centro storico;
- titolari di studi tecnici con sede all'interno del centro storico;
- clienti degli alberghi e/o di altre attività ricettive presenti nel centro storico.

In sede attuativa, dovranno essere definite le modalità operative per il rilascio di tali autorizzazioni, la loro durata, e l'eventuale corrispettivo economico richiesto dall'Amministrazione.

La modifica della perimetrazione della ZTL rappresenta anche una occasione propizia per procedere all'installazione di impianti di rilevazione automatica degli accessi veicolari. Si evidenzia, peraltro, che tale intervento richiederà una revisione complessiva, di carattere anche amministrativo, delle autorizzazioni rilasciate ai residenti ed alle altre categorie ammesse.

La continua evoluzione della situazione interna al centro storico (trasferimenti di residenza, compravendita di veicoli, ecc...) rende comunque opportuno che tale revisione venga effettuata periodicamente (per esempio su base biennale).

Al fine di rafforzare il dispositivo di protezione del centro, il piano identifica poi un'area pedonale (AP), che include le seguenti vie e piazze:

- piazza Grande;
- via Ricci;
- via Talosa;
- piazza San Francesco;
- via San Donato (a Nord del collegamento con via Fiorenzuola Vecchia);

L'accesso a tale ambito dovrà essere consentito esclusivamente ai mezzi di soccorso od altrimenti autorizzati dal Codice della Strada, a quelli di rappresentanza istituzionale, a quelli utilizzati nell'ambito di cerimonie religiose, ad a quelli dei soli residenti all'interno dell'area pedonale stessa, che dispongano di posti-auto pertinenziali privati⁷.

Il piano prevede, inoltre, nell'ottica della riqualificazione urbanistica delle frazioni, l'istituzione di altre due aree pedonali, di limitata dimensione, collocate rispettivamente a Sant'Albino (piazzale del Centro civico) ed a Gracciano (collegamento tra il piazzale delle scuole e via Lazio).

4.2.4. Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica

Al fine di consentire la riorganizzazione del sistema della sosta intorno al centro storico, il piano identifica intorno ad esso, a norma della L.122/89 una Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU), che include, oltre alla ZTL, l'intero comparto compreso tra la Circonvallazione (viale I Maggio), il santuario di San Biagio, via dei Canneti, via Coppelli, l'autostazione, e piazzale P.Nenni (superiore ed inferiore).

4.2.5. Classificazione della rete stradale

La classificazione prevista per la rete viaria interna al centro abitato, riportata nella tav.14, si limita ad utilizzare le categorie di *strada interquartiere* (E1), *strada di quartiere* (E2), *strada interzonale primaria* (F1), *strada interzonale secondaria* (F2), *strada interzonale complementare* (F3) e *strada locale* (F4)⁸.

In particolare, la categoria di strada interquartiere è limitata alle traverse urbane delle ex strade statali 326 e 454, in località Salcheto-Tre Berte, mentre quella di strada di quartiere è utilizzata per le tratte urbane dell'ex SS146 (Montepulciano e Sant'Albino), della Strada traversa (Montepulciano) e della strada Lauretana (Valiano).

⁷ Tale norma, conseguente all'istituzione del divieto di sosta su strada, potrà accompagnarsi all'autorizzazione al transito temporaneo, ed alle operazioni di carico/scarico, per i residenti che, non disponendo di posti auto privati, dovranno comunque utilizzare, per lo stazionamento, le vie circostanti all'area pedonale stessa.

⁸ Si fa qui riferimento alla sola rete stradale urbana.

Di seguito si fornisce l'elenco dettagliato della classificazione funzionale prevista dal piano. Si segnala che nelle frazioni di Abbadia, Gracciano, Acquaviva e Salcheto-Tre Berte la classificazione è riferita alla configurazione di rete conseguente alla realizzazione della variante all'ex SS326. Le indicazioni sono riferite sempre unicamente alle strade urbane (data la notevole articolazione toponomastica del territorio, si rimanda comunque alle tavv.14.1-9).

STRADE INTERQUARTIERE (E1)

- *tratte urbane dell'ex SS454 (via Pozzolese) e dell'ex SS326 (a Nord dell'innesto con la precedente)* [SALCHETO-TRE BERTE]

STRADE DI QUARTIERE (E2)

- *tratta urbana dell'ex SS146 (strada per Pienza/strada per Chianciano), viale I Maggio, viale Calamandrei* [MONTEPULCIANO CAPOLUOGO]
- *via delle Terme Nord, via delle Terme Sud* [SANT'ALBINO]
- *via Lauretana Nord, via Lauretana Sud* [VALIANO]

STRADE INTERZONALI PRIMARIE (F1)

- *via Bernabei, via delle Terme, nuovo collegamento autostazione-via dell'Oriolo, via della Spinetta (ad Ovest di via Galimberti), via Galimberti (a Nord di via Parri), nuovo collegamento tra via Bernabei e via Galimberti* [MONTEPULCIANO CAPOLUOGO]
- *via della Costituzione, via Il Giugno, via della Resistenza* [ABBADIA]
- *via Toscana, via Lazio* [GRACCIANO]
- *via Umbria, via di Nottola, via Genova, via Milano, via Modena, via Messina, nuovo collegamento tra via Milano ed il nuovo svincolo autostradale sulla A1, via Firenze, p.za Europa, via Asti, via Cagliari, via Rovisci* [MONTEPULCIANO STAZIONE]
- *via Senese, via F.lli Braschi, via de' Mori, via San Vittorino, via del Santo* [ACQUAVIVA]
- *tratta urbana dell'ex SS146 (a Sud dell'innesto dell'ex SS454)* [SALCHETO]
- *tratta urbana dell'ex SS146* [TRE BERTE]

STRADE INTERZONALI SECONDARIE (F2)

- *via di Oriolo, via di San Pietro, via dei Filosofi* [MONTEPULCIANO CAPOLUOGO]
- *via dei Pini, via del Pelago, nuovo collegamento fra via dei Pini e via delle Terme Sud* [SANT'ALBINO]
- *via Umbria* [GRACCIANO]
- *via Como, via Cuneo (tra via Como e via Asti)* [MONTEPULCIANO STAZIONE]
- *nuovo collegamento tra via del Santo e via Senese (ramo Est e ramo Ovest)* [ACQUAVIVA]

STRADE INTERZONALI COMPLEMENTARI (F3)

- *via Coppelli, via Galimberti (a Sud di via Parri)* [MONTEPULCIANO CAPOLUOGO]

Tutte le altre strade comunali, interne ai centri abitati, assumono la classificazione di STRADE LOCALI (F4).

Tale classificazione, conferendo di fatto a quasi tutta la rete stradale urbana lo *status* di viabilità locale (cat.F), risulta nettamente protettiva.

E' importante sottolineare comunque che le strade, anche laddove appartenenti alla medesima categoria, non possono essere tutte di uguale concezione, e che le funzioni di traffico (scorrimento, distribuzione, manovra, sosta) ed urbane (circolazione pedonale, attività commerciali e di relazione, ecc...) debbono trovare soluzioni progettuali specifiche. Elemento essenziale della ricerca di tali soluzioni è quello di affiancare al linguaggio giuridico della segnaletica, quello fisico dei messaggi propri dell'architettura e dell'arredo.

4.2.6. Zone residenziali a traffico moderato

Le tavole di classificazione riportano inoltre la delimitazione di 24 **Zone residenziali a Traffico Moderato** (ZTM), di cui 4 collocate all'interno del capoluogo e le restanti distribuite nelle diverse frazioni.

L'elenco che segue indica i principali assi stradali compresi in ciascuna di esse (con gli asterischi vengono segnalati gli assi stradali interessati in modo parziale).

MONTEPULCIANO (CAPOLUOGO COMUNALE)

- 1.1. **PALAZZOLO** (rete viaria ad Est della strada traversa)
- 1.2. **NIBBIANO** (via F.Parri)
- 1.3. **MENCATELLI** (via Mencatelli, via Marino)
- 1.4. **TOTONA** (rete viaria urbana a Sud dell'ex SS146);

SANT'ALBINO

- 2.1. **S.ALBINO NORD** (via dei Tulipani, via delle Rose, via dei Lillà)
- 2.2. **S.ALBINO SUD** (via degli Olivi, via delle Margherite);
- 2.3. **S.ALBINO OVEST** (via del Cipresso, via dei Ginepri, via dei Tigli, via delle Mimose, via dei Garofani)

ABBADIA

- 3.1. **ABBADIA NORD** (via 8 Settembre, via Gobetti, via dello Sport);
- 3.2. **ABBADIA SUD** (via Togliatti, via Don Minzoni, via Morandi, via dei Prati);
- 3.3. **ABBADIA OVEST** (via Palazzo, via Marzabotto)

GRACCIANO

- 4.1. **GRACCIANO CENTRO** (rete viaria a Sud di via Lazio/via Umbria);

MONTEPULCIANO STAZIONE

- 5.1. **STAZIONE NORD** (via Goito, via Alessandria, via Aosta*, via Bari)
- 5.2. **STAZIONE SUD** (via Catania, via Cosenza, via Cuneo*);
- 5.3. **STAZIONE OVEST** (via Ancona, via Torino, via Cuneo*)
- 5.4. **CORBAIA** (via Milano*, via Novara, via Napoli)

ACQUAVIVA

- 6.1. **ACQUAVIVA CENTRO** (via del Centro Romano, via G.Galilei);
- 6.2. **ACQUAVIVA NORD** (via Virgilio, via Cocconi, via Leopardi, via de' Concordi);
- 6.3. **ACQUAVIVA SUD** (via Repetti, via Torricelli, via Fermi, via Gaci);
- 6.4. **ACQUAVIVA OVEST** (via del Tombino, via Giulia, via delle Vecchie Mura);
- 6.5. **VOLPI** (via del Colle, via del Centro Etrusco);
- 6.6. **BUONVIAGGIO** (via del Buonviaggio, via del Benvenuto, via del Belvedere);

VALIANO

- 7.1. **VALIANO NORD** (nucleo storico);
- 7.2. **VALIANO SUD** (p.le della Chiesa)
- 7.3. **VALIANO OVEST** (via di Padule)

All'interno delle ZTM valgono regole di comportamento particolarmente «tranquille», riconducibili alla disciplina seguente:

- limite di velocità generalizzato a 30 km/h;
- precedenza a destra a tutte le intersezioni fra strade locali;
- divieto di accesso ai mezzi di peso superiore a 7,5 t⁹.

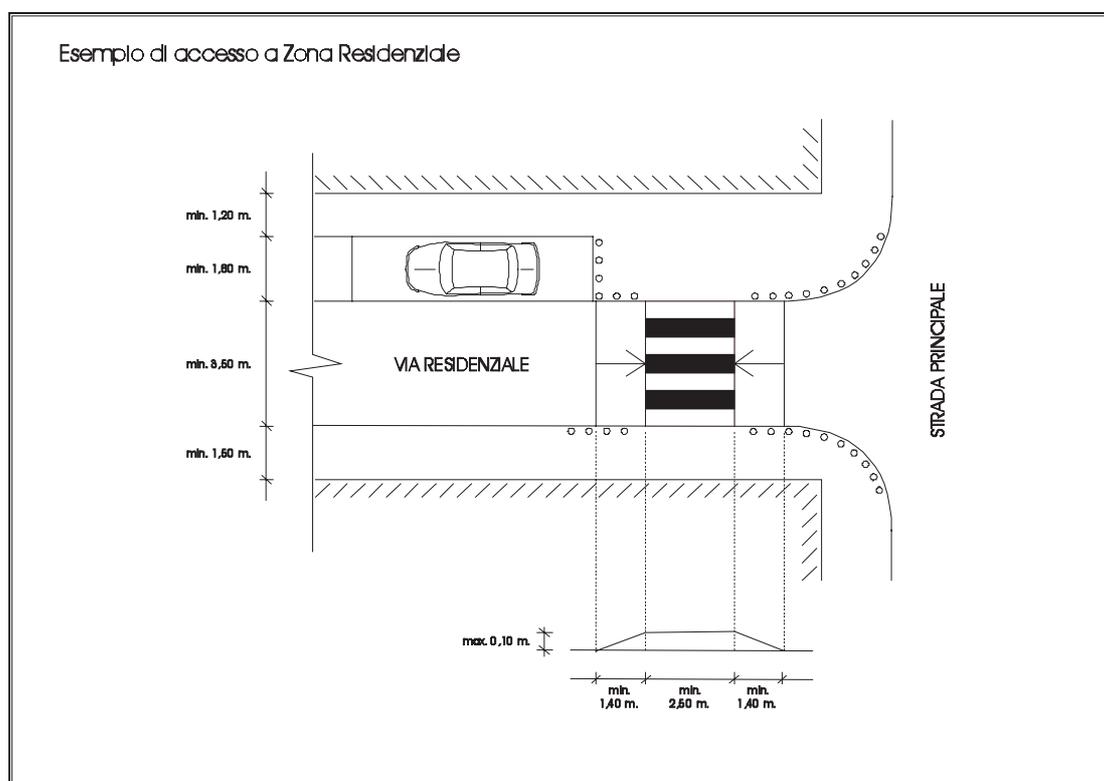
⁹ Con l'eccezione dei veicoli di servizio (es.nettezza urbana) e di quelli comunque diretti per carico/scarico all'interno della zona (es.traslochi).

In queste zone si ammette la possibilità di trattamenti di moderazione assai severi. In particolare è ammessa la presenza di dispositivi di rallentamento, quali dossi o *chicanes*, da realizzarsi prioritariamente in corrispondenza delle «porte» d'accesso ai diversi ambiti.

Nella figura seguente è riportata, a titolo esemplificativo, la segnaletica da impiegarsi in corrispondenza degli accessi alle zone residenziali e delle uscite dalle stesse¹⁰.



Oltre che da tale segnaletica, gli accessi alle zone residenziali dovranno essere sottolineati da opportuni elementi fisici, quali ad esempio passaggi pedonali rialzati, in funzione di «porte» dei diversi quartieri. Si tratta di interventi da ritenersi di norma non prioritari, e dunque attuabili gradualmente, anche in connessione con le normali opere di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria comunale.



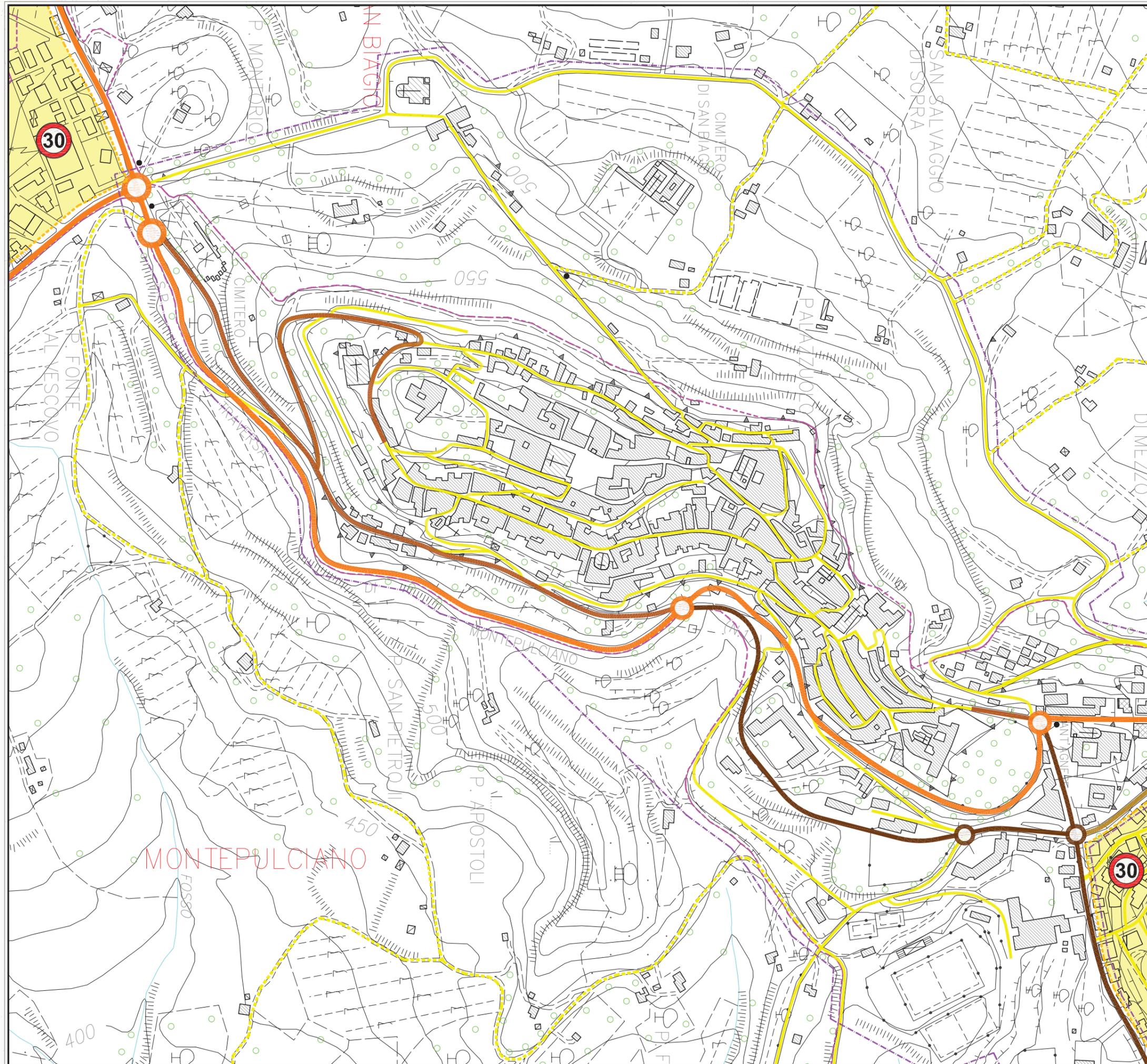
¹⁰ Cfr.art. 135 Regolamento di esecuzione del Codice della Strada (DPR 16/12/1992, n.495)

4.2.7. Regolamento viario

Il Regolamento Viario, associato alla classificazione della rete stradale, determina le caratteristiche geometriche e di traffico, nonché la disciplina d'uso dei diversi tipi di strade di competenza comunale. Esso rappresenta quindi lo strumento che rende operativa la classificazione funzionale, nel senso che definisce gli *standard* di riferimento ai quali devono tendere gli interventi di modificazione della rete stradale, le componenti di traffico ammesse ed il loro comportamento, nonché la tipologia delle misure che vi si possono adottare.

Il testo proposto per il Regolamento è riportato in allegato. Si osserva che, per completezza, le definizioni e le norme del regolamento sono relative a tutte le classi di strade urbane, anche nel caso in cui esse non siano presenti a Montepulciano.

Gli *standard* geometrici previsti dal regolamento sono da considerarsi cogenti per le strade di nuova realizzazione, e come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti.



LEGENDA

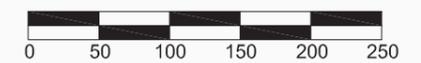
- Autostrada (cat.A)
- Strade extraurbane secondarie (cat.C)
- Strade extraurbane locali (cat.F)
- Strade interquartiere (cat.E1)
- Strade di quartiere (cat.E2)
- Strade interzonal primarie (cat.F1)
- Strade interzonal secondarie (cat.F2)
- Strade interzonal complementari (cat.F3)
- Strade locali (cat.F4)
- Zona a Traffico Moderato (ZTM)
- ZPRU
- Perimetro centro abitato



COMUNE DI MONTEPULCIANO

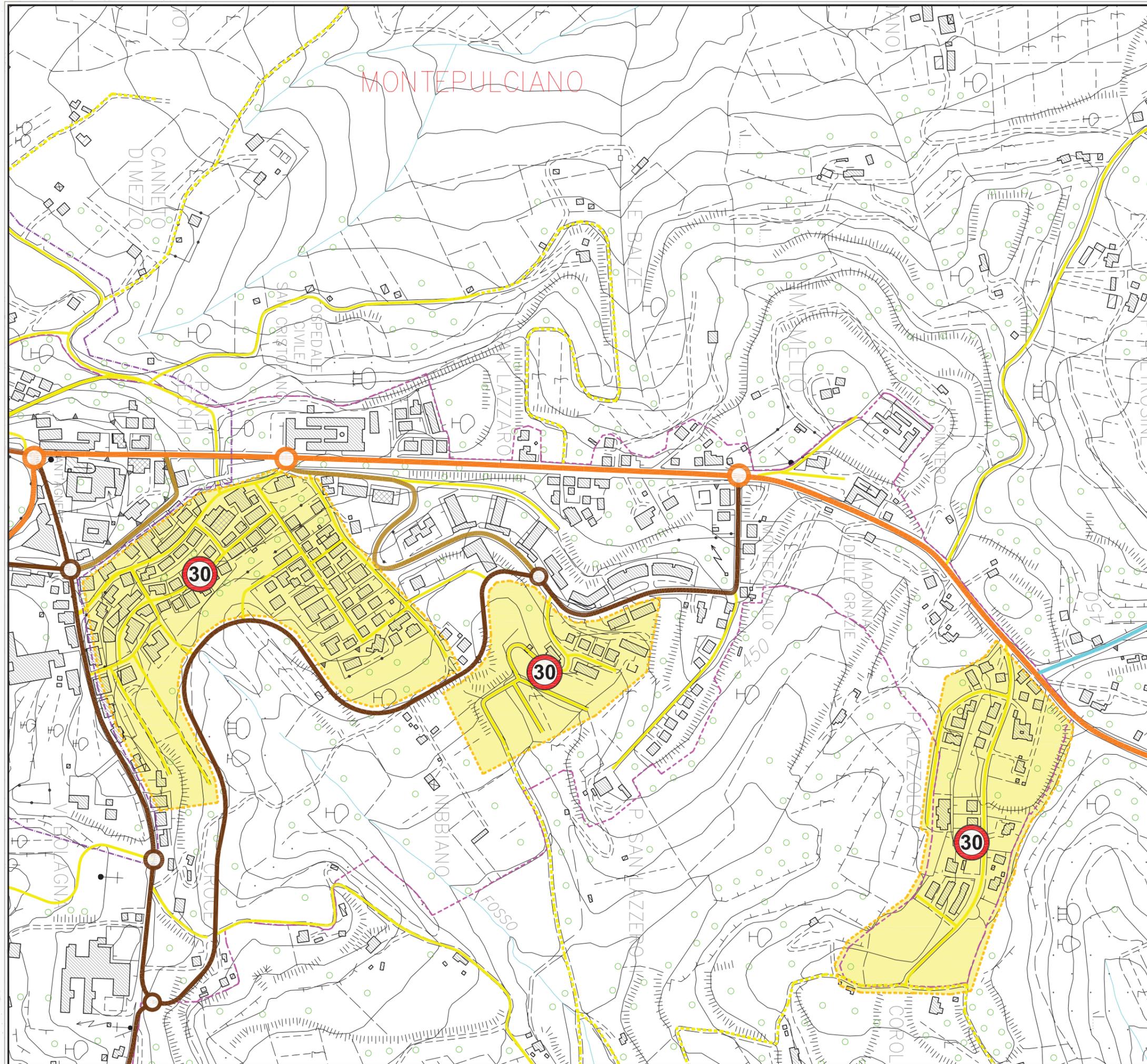
Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: centro storico

CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA: IPOTESI di PROGETTO	Tav. n° 12.1
--	------------------------

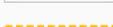


Scala
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

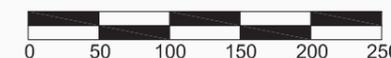
-  Autostrada (cat.A)
-  Strade extraurbane secondarie (cat.C)
-  Strade extraurbane locali (cat.F)
-  Strade interquartiere (cat.E1)
-  Strade di quartiere (cat.E2)
-  Strade interzonal primarie (cat.F1)
-  Strade interzonal secondarie (cat.F2)
-  Strade interzonal complementari (cat.F3)
-  Strade locali (cat.F4)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)
-  ZPRU
-  Perimetro centro abitato



COMUNE DI MONTEPULCIANO

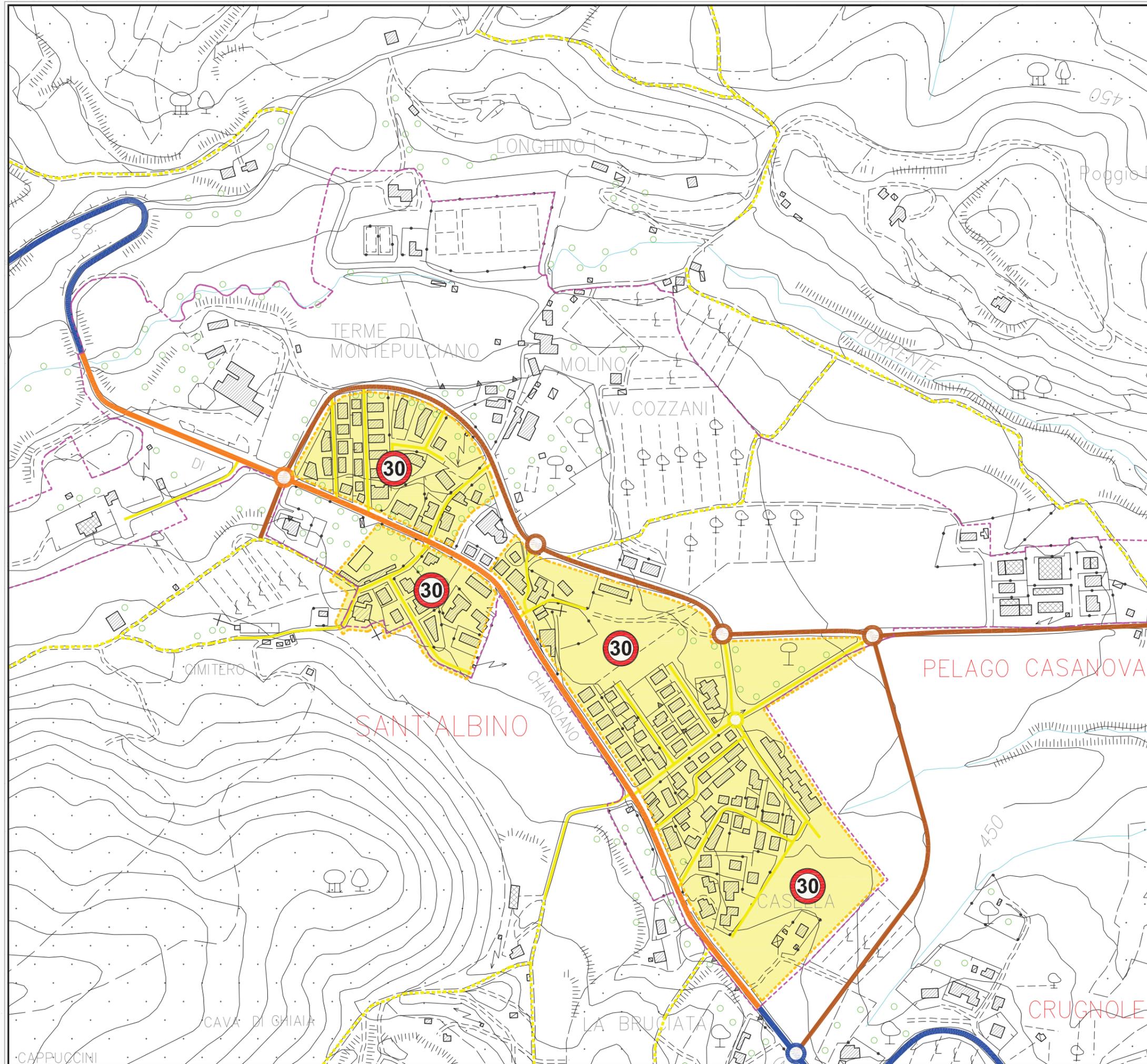
Piano Urbano del Traffico
Montepulciano: espansioni

CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA:
 IPOTESI di PROGETTO Tav. n°
12.2



Scala
1:5.000

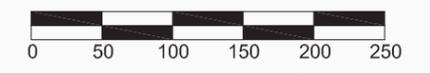
Novembre 2005



LEGENDA

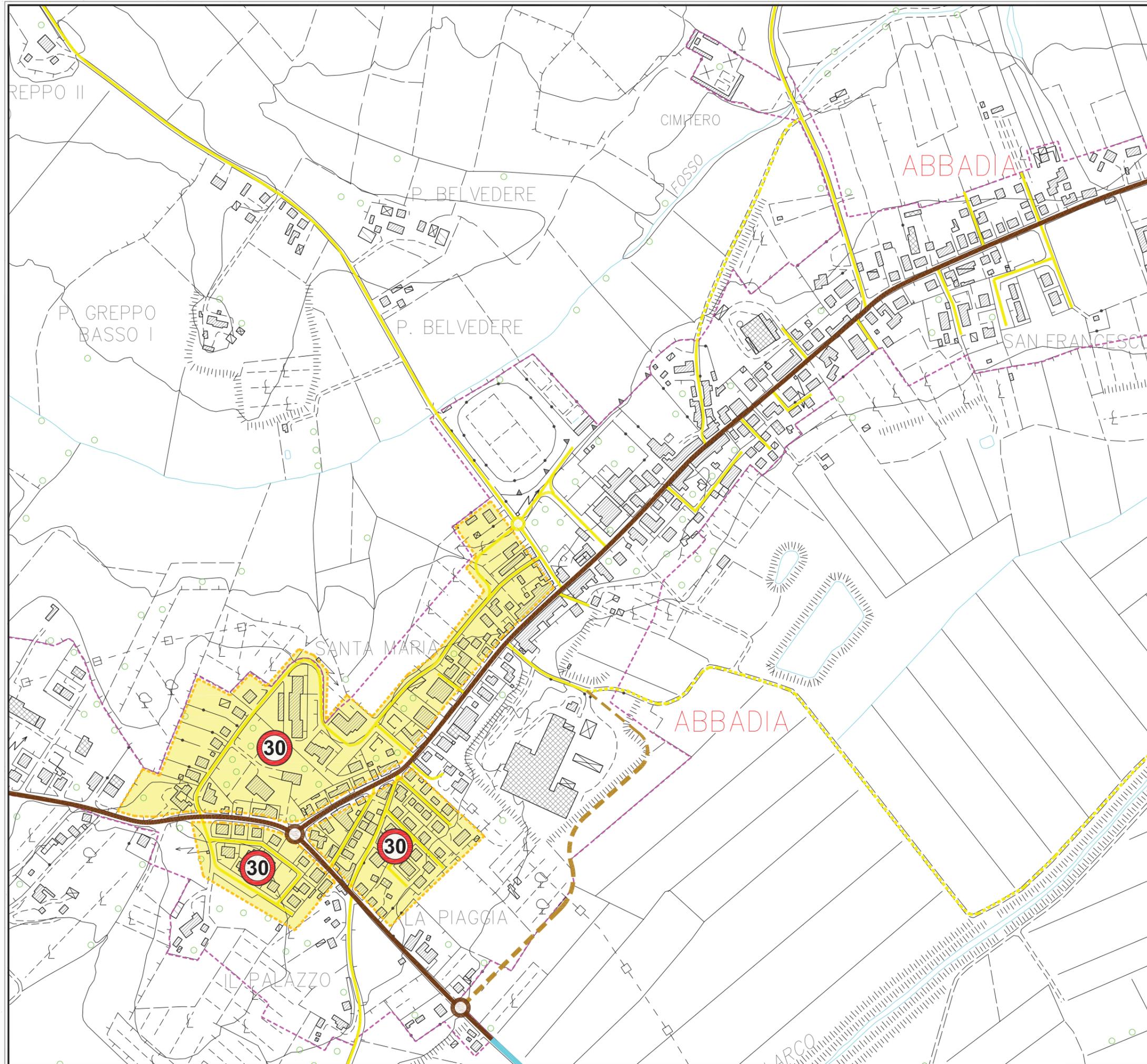
- Autostrada (cat.A)
- Strade extraurbane secondarie (cat.C)
- Strade extraurbane locali (cat.F)
- Strade interquartiere (cat.E1)
- Strade di quartiere (cat.E2)
- Strade interzonal primarie (cat.F1)
- Strade interzonal secondarie (cat.F2)
- Strade interzonal complementari (cat.F3)
- Strade locali (cat.F4)
- Zona a Traffico Moderato (ZTM)
- ZPRU
- Perimetro centro abitato

COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Sant'Albino
 CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA:
 IPOTESI di PROGETTO Tav. n°
12.3



Scala
1:5.000

Novembre 2005

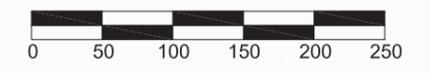


LEGENDA

-  Autostrada (cat.A)
-  Strade extraurbane secondarie (cat.C)
-  Strade extraurbane locali (cat.F)
-  Strade interquartiere (cat.E1)
-  Strade di quartiere (cat.E2)
-  Strade interzonali primarie (cat.F1)
-  Strade interzonali secondarie (cat.F2)
-  Strade interzonali complementari (cat.F3)
-  Strade locali (cat.F4)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)
-  ZPRU
-  Perimetro centro abitato

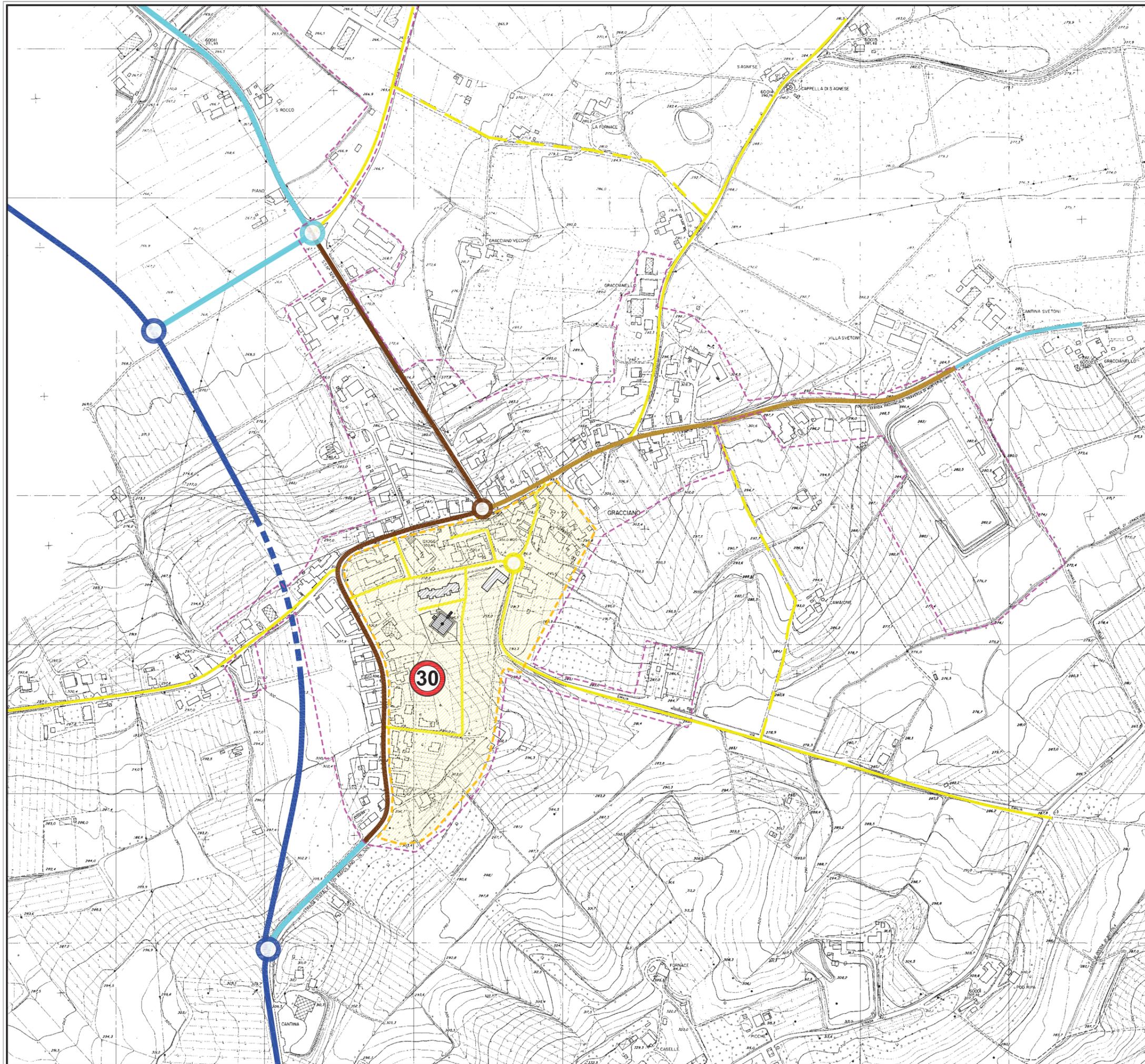
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Abbadia

CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA: IPOTESI di PROGETTO	Tav. n° 12.4
---	------------------------

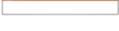


Scala
1:5.000

Novembre 2005

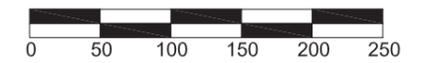


LEGENDA

-  Autostrada (cat.A)
-  Strade extraurbane secondarie (cat.C)
-  Strade extraurbane locali (cat.F)
-  Strade interquartiere (cat.E1)
-  Strade di quartiere (cat.E2)
-  Strade interzonal primarie (cat.F1)
-  Strade interzonal secondarie (cat.F2)
-  Strade interzonal complementari (cat.F3)
-  Strade locali (cat.F4)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)
-  ZPRU
-  Perimetro centro abitato

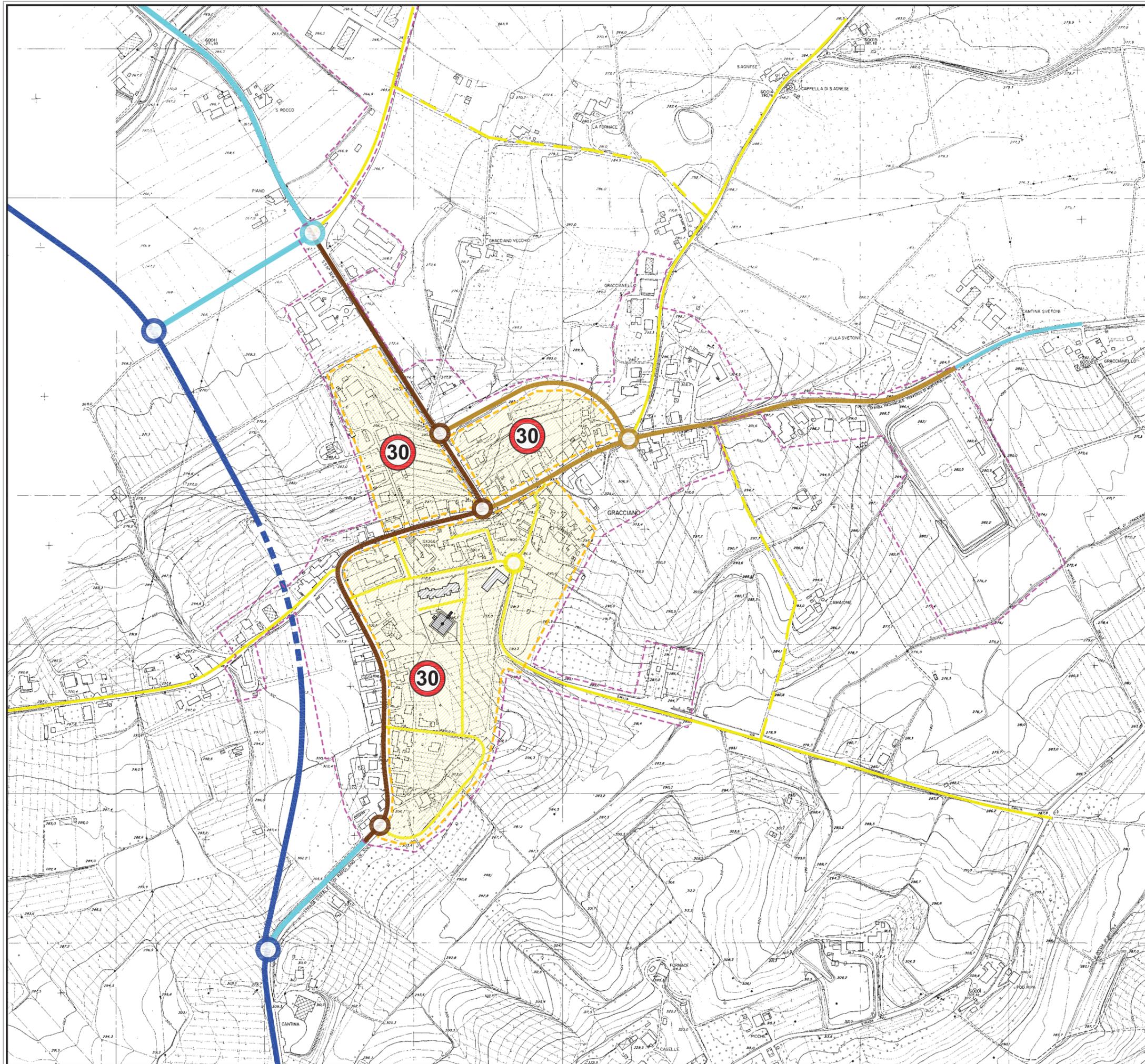
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Gracciano - I fase

CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA: IPOTESI di PROGETTO	Tav. n° 12.5
---	------------------------



Scala
1:5.000

Dicembre 2005



LEGENDA

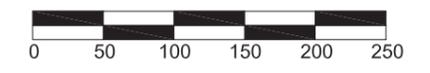
-  Autostrada (cat.A)
-  Strade extraurbane secondarie (cat.C)
-  Strade extraurbane locali (cat.F)
-  Strade interquartiere (cat.E1)
-  Strade di quartiere (cat.E2)
-  Strade interzonal primarie (cat.F1)
-  Strade interzonal secondarie (cat.F2)
-  Strade interzonal complementari (cat.F3)
-  Strade locali (cat.F4)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)
-  ZPRU
-  Perimetro centro abitato

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

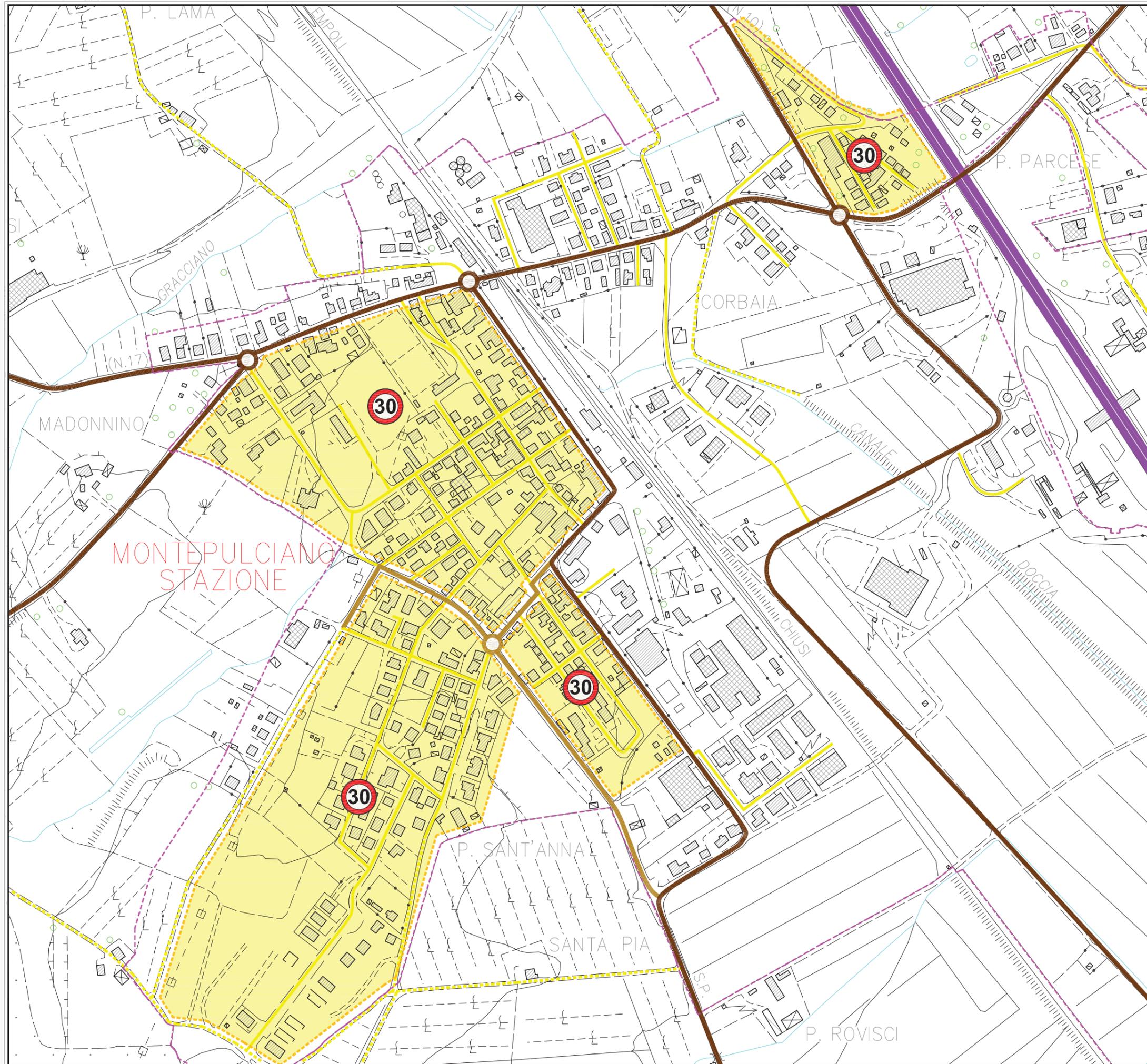
Frazione: Gracciano - II fase

CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA: IPOTESI di PROGETTO	Tav. n° 12.5b
---	-------------------------

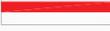
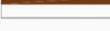
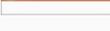
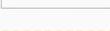


Scala
1:5.000

Dicembre 2005



LEGENDA

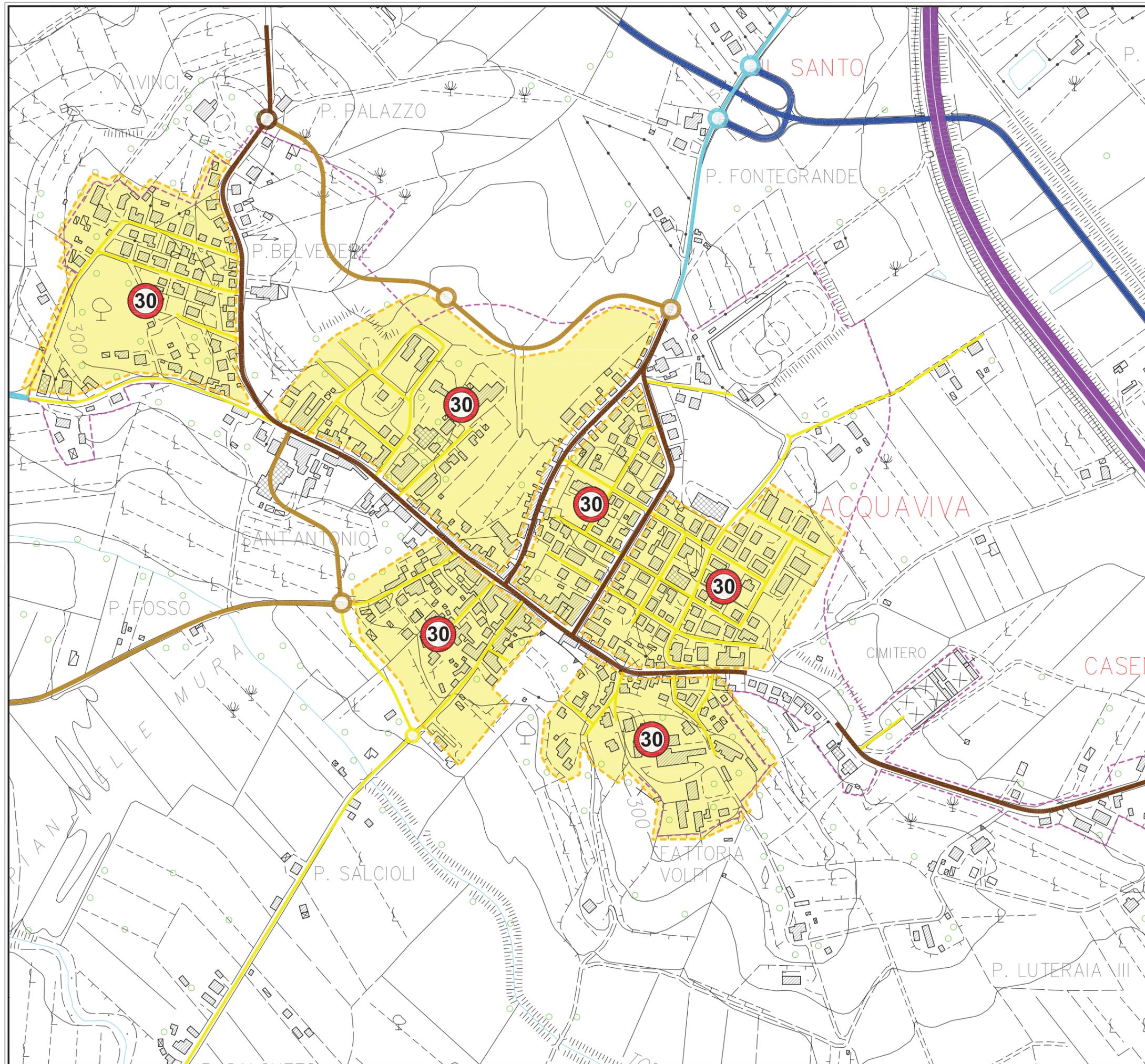
-  Autostrada (cat.A)
-  Strade extraurbane secondarie (cat.C)
-  Strade extraurbane locali (cat.F)
-  Strade interquartiere (cat.E1)
-  Strade di quartiere (cat.E2)
-  Strade interzonal primarie (cat.F1)
-  Strade interzonal secondarie (cat.F2)
-  Strade interzonal complementari (cat.F3)
-  Strade locali (cat.F4)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)
-  ZPRU
-  Perimetro centro abitato

COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Stazione
 CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA:
 IPOTESI di PROGETTO Tav. n°
12.6

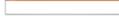


Scala
1:5.000

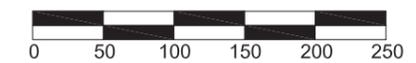
Novembre 2005



LEGENDA

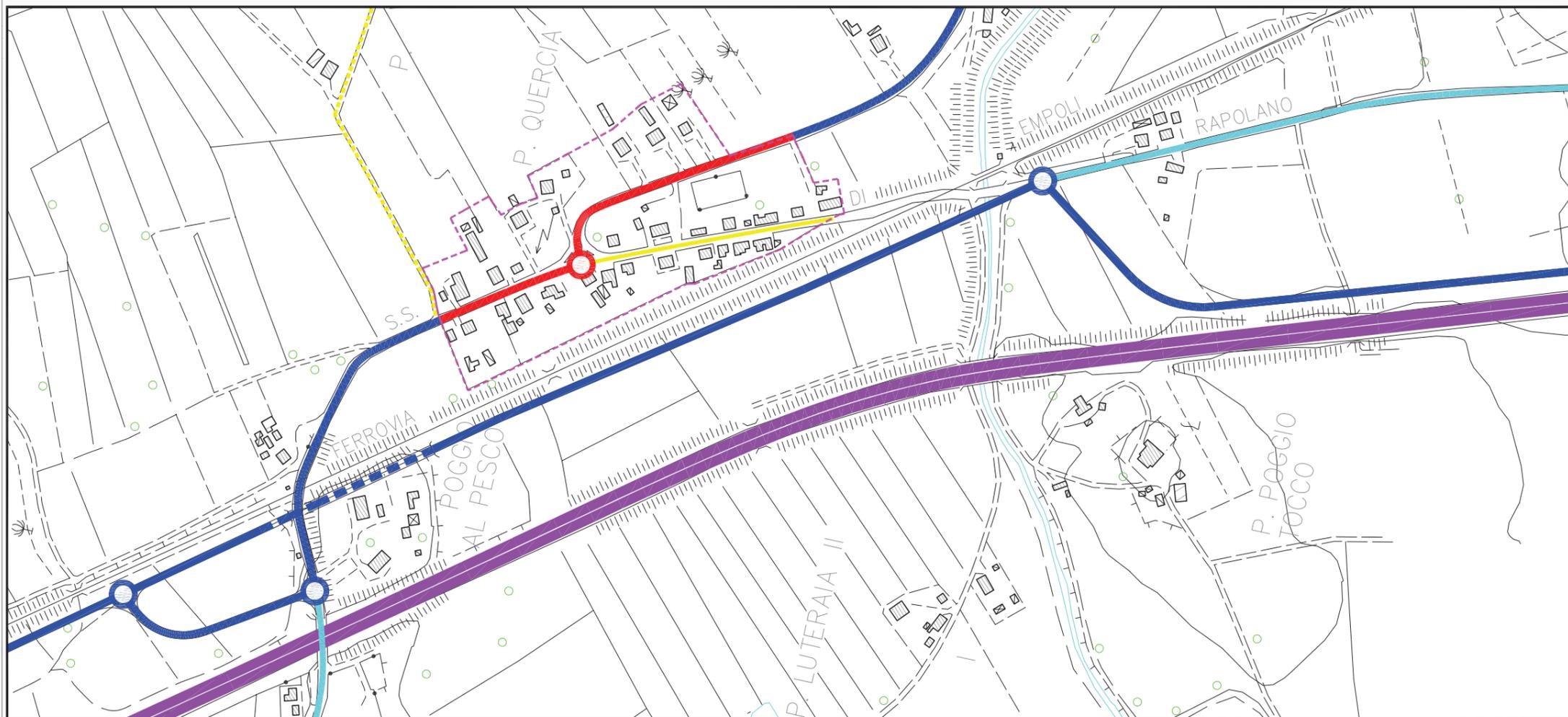
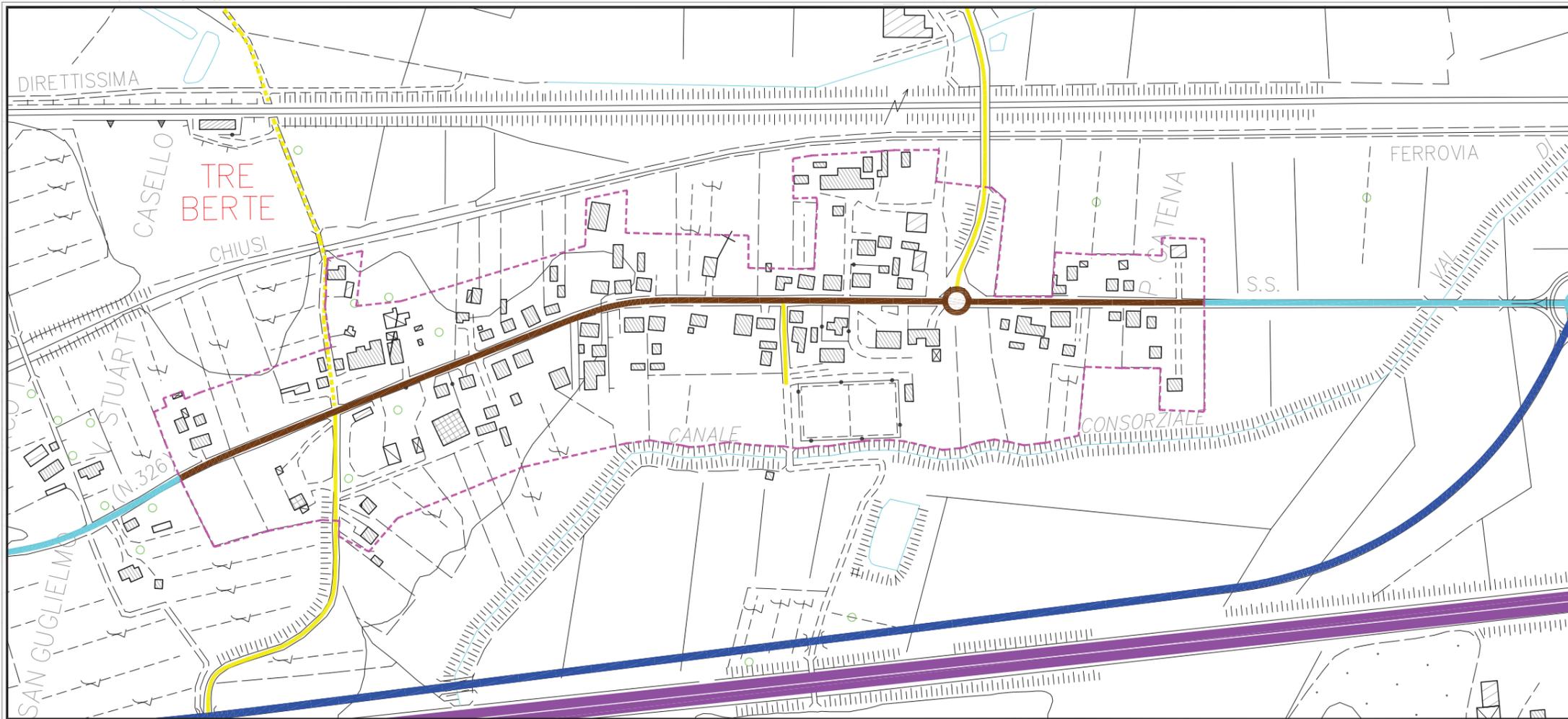
-  Autostrada (cat.A)
-  Strade extraurbane secondarie (cat.C)
-  Strade extraurbane locali (cat.F)
-  Strade interquartiere (cat.E1)
-  Strade di quartiere (cat.E2)
-  Strade interzonal primarie (cat.F1)
-  Strade interzonal secondarie (cat.F2)
-  Strade interzonal complementari (cat.F3)
-  Strade locali (cat.F4)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)
-  ZPRU
-  Perimetro centro abitato

COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Acquaviva
 CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA:
 IPOTESI di PROGETTO Tav. n°
12.7

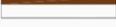
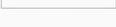


 **Scala**
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

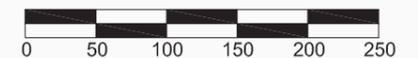
-  Autostrada (cat.A)
-  Strade extraurbane secondarie (cat.C)
-  Strade extraurbane locali (cat.F)
-  Strade interquartiere (cat.E1)
-  Strade di quartiere (cat.E2)
-  Strade interzonal primarie (cat.F1)
-  Strade interzonal secondarie (cat.F2)
-  Strade interzonal complementari (cat.F3)
-  Strade locali (cat.F4)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)
-  ZPRU
-  Perimetro centro abitato



COMUNE DI MONTEPULCIANO

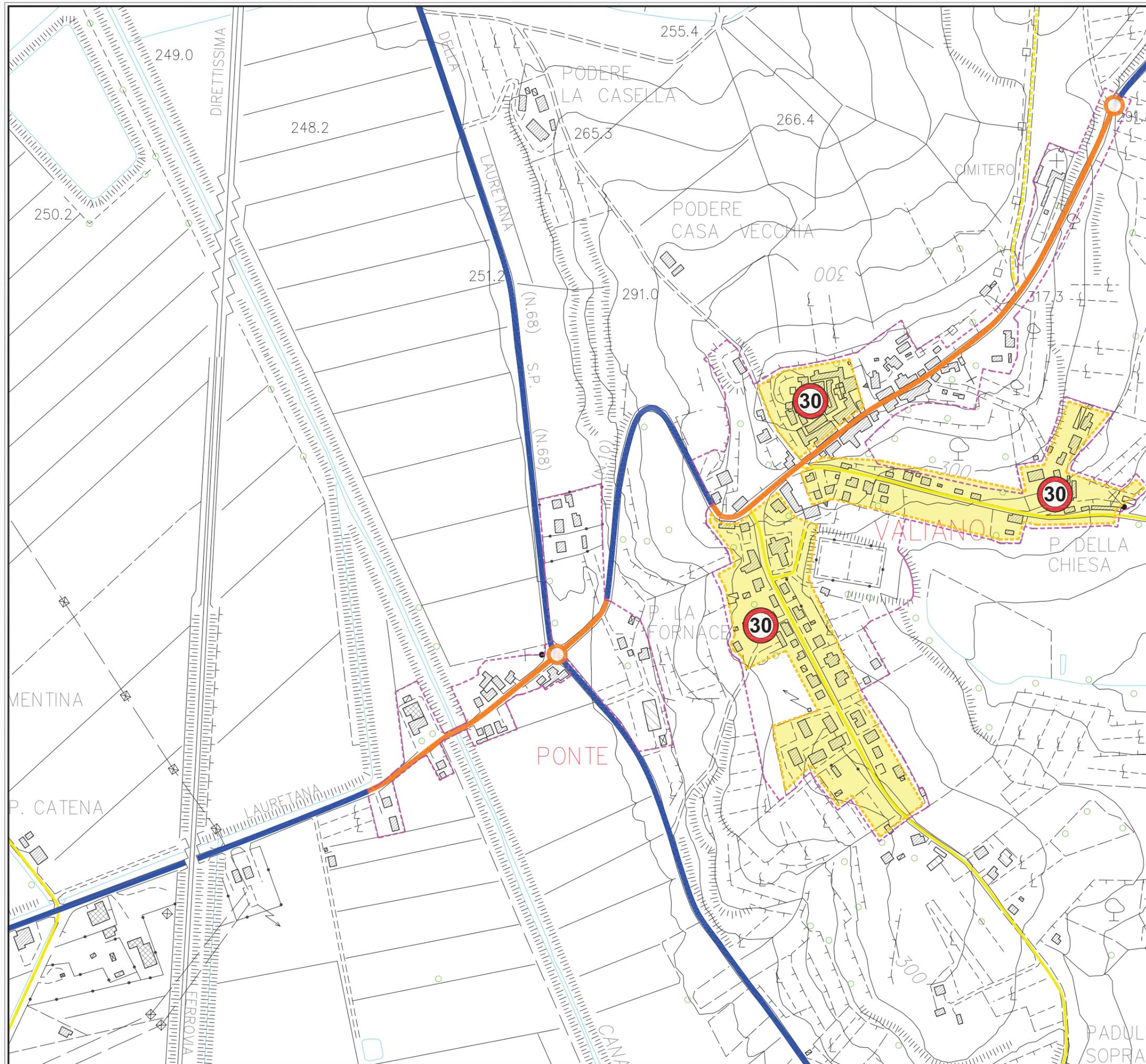
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Salcheto e Tre Berte

CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA:
 IPOTESI di PROGETTO Tav. n° 12.8

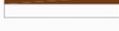
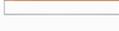


Scala
 1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

-  Autostrada (cat.A)
-  Strade extraurbane secondarie (cat.C)
-  Strade extraurbane locali (cat.F)
-  Strade interquartiere (cat.E1)
-  Strade di quartiere (cat.E2)
-  Strade interzonali primarie (cat.F1)
-  Strade interzonali secondarie (cat.F2)
-  Strade interzonali complementari (cat.F3)
-  Strade locali (cat.F4)
-  Zona a Traffico Moderato (ZTM)
-  ZPRU
-  Perimetro centro abitato

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

Frazione: Valiano

CLASSIFICAZIONE DELLA VIABILITA' URBANA:
IPOTESI di PROGETTO

Tav. n°
12.9



Scala
1:5.000

Novembre 2005

4.3. Organizzazione della circolazione e della sosta

4.3.1. Generalità

Il presente paragrafo riassume gli interventi di modifica dell'organizzazione della circolazione, ivi compreso il sistema delle precedenze e della sosta.

Fatta eccezione per alcuni comparti nodali del capoluogo, le reti stradali urbane del territorio poliziano non presentano particolare complessità, e la loro regolazione riveste un significato «strategico» soltanto in alcuni casi particolari. Ciò nonostante, il piano include anche alcune modifiche degli schemi di circolazione interni a singoli comparti locali, che si caratterizzano per criticità puntuali.

Per quanto riguarda la questione della regolazione delle precedenze, si tenga presente che tutte le rotoarie debbono essere regolate con precedenza ai flussi sull'anello; pertanto è sempre prevista la modifica delle regolazioni difformi da tale principio.

Lo schema di circolazione proposto è riportato nella tav.14. Va osservato che le indicazioni fornite sono da considerarsi vincolanti per le strade urbane interquartiere (cat.E1), di quartiere (cat.E2), ed interzonali primarie (cat.F1). Le modifiche relative alle strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3), nonché alle strade locali (cat.F4), di minor rilievo rispetto alle finalità generali perseguite dal piano, sono da considerarsi indicative, e dunque eventualmente modificabili con semplice ordinanza del Sindaco (o determinazione del dirigente responsabile).

4.3.2. Centro storico

Le ridelimitazione della ZTL, e soprattutto l'introduzione dell'area pedonale di Piazza Grande/via Ricci, rendono necessarie alcune modifiche allo schema di circolazione interno al centro storico, volte a garantire un'adeguata accessibilità a tutti i comparti residenziali interni.

In particolare, si rende necessaria l'inversione del senso unico di marcia in via del Poggiolo, in modo tale da consentire ai residenti del comparto di accedervi attraverso via di Collazzi, via del Paolino e piazza Santa Lucia, e di uscirne attraverso piazza San Francesco, ancora via del Paolino e via de' Grassi.

La chiusura di piazza Grande rende inoltre opportuna l'introduzione del doppio senso di marcia lungo via del Teatro, nella tratta compresa tra via di Cagnano e via dell'Opio nel Corso, in modo tale da consentire sia l'accesso che l'uscita al comparto degli alberghi di via Piè al Sasso. Si prevede, comunque, di mantenere la possibilità di utilizzare, in accesso a tale comparto, l'itinerario lungo via San Donato, via Fiorenzuola Vecchia e via del Teatro (tratta compresa tra via di Cagnano e Piazza Grande). Inoltre, è da evidenziare che l'intervento di rimodulazione della piattaforma stradale, operato all'estremità Nord di via Piè al Sasso, rende possibile accedervi da via del Poggiolo, sfruttando l'itinerario di accesso già descritto a proposito del comparto gravitante su tale asse. Lo stretto varco tra le due vie è regolato a senso unico da Nord verso Sud.

Nel comparto del centro storico, gravitante su via di Gracciano del Corso, non sono previste variazioni rispetto all'assetto odierno.

In definitiva, lo schema di circolazione proposto tende a rafforzare alquanto, per l'accesso/uscita dei veicoli autorizzati, il ruolo dell'anello intermedio, formato da via di Collazzi, via del Paolino, piazza Santa Lucia, via delle Erbe, via di Voltaia nel Corso, via dell'Opio nel Corso, via del Poliziano, piazza Santa Maria. Tale anello resta raggiungibile da Nord attraverso via di Gracciano

nel Corso, mentre le uscite in questa direzione, vista l'assenza di alternative, continuano ad essere istradate lungo via del Macellino, Borgo Buio e via di Gozzano.

Vengono invece interrotti i circuiti facenti capo alla parte alta del centro, ed in particolare piazza Grande.

La tabella seguente fornisce il dettaglio dei punti di accesso/uscita dalla ZTL, distinti per direttrice. Come già accennato nel paragrafo 4.2.3, i singoli punti di accesso dovranno essere dotati di postazioni automatiche di rilevamento dei passaggi veicolari.

Direttrice	Ingressi	Uscite
Nord	Via Sangallo	Via di Ciliano
Est	=	Via di Gozzano
Sud	Via dei Filosofi*	Via dei Filosofi**
Ovest	=	Via de' Grassi

* con prosecuzione per via di Collazzi o via di San Donato

** flussi provenienti da via del Poliziano

Per quanto concerne invece la **regolazione della sosta all'interno della ZTL**, l'ampliamento del suo perimetro e la contestuale realizzazione di nuovi parcheggi di corona consente di ampliare la riserva ai residenti nei parcheggi di Borgo Buio/via dell'Oriolo (alto), Fortezza, San Donato e Santa Maria. Contestualmente, occorrerà procedere ad una revisione degli stalli presenti lungo gli assi monumentali, al fine di eliminare l'intrusione visuale della sosta non soltanto all'interno dell'area pedonale (piazza Grande, via di San Donato, via Ricci), ma anche lungo via di Gracciano nel Corso. Si evidenzia, inoltre, che l'introduzione del doppio senso di marcia nella parte bassa di via del Teatro comporta l'eliminazione dei limitati stalli ivi presenti.

Il potenziamento del sistema dei **parcheggi di corona** si basa, essenzialmente, su due interventi:

- realizzazione di un nuovo parcheggio in struttura, funzionalmente connesso alle risalite meccaniche, presso l'intersezione tra via di Oriolo e via I Maggio;
- realizzazione di un nuovo parcheggio in fregio Sud a via dei Filosofi.

La realizzazione del nuovo parcheggio di via di Oriolo/via I Maggio consentirà di ridefinire le funzioni delle strutture presenti tra la stessa via di Oriolo e via Borgo Buio, favorendone l'utilizzo per la sosta di lunga durata dei residenti, dei dipendenti delle attività di servizio site in via di Voltaia del Corso, ed anche dei clienti degli alberghi e delle altre attività ricettive presenti nel centro storico. Tale utilizzo – non necessariamente legato all'alienazione dei posti auto da parte dell'Amministrazione Comunale, potrebbe essere collegato a forme di affitto/abbonamento, secondo tariffe anche differenziate, da definirsi in sede attuativa.

Una volta attuata la risistemazione sopra descritta, il sistema dei parcheggi di corona sarà formato dalle strutture che seguono (gli spazi di nuova realizzazione sono sottolineati):

P1) p.za Don Minzoni/p.za S.Agnese (*a pagamento*)

P2) v.le I Maggio (*libero*)

P3) via Bernabei (*libero*)

P4) via delle Lettere (*libero*)

P5) p.za P.Nenni, superiore ed inferiore (*libero*, con area bus/camper)

P6) via dell'Oriolo Nord (*a pagamento*, sostitutivo dell'attuale da riservare a categorie specifiche)

P7) via dell'Oriolo Sud (*libero*)

P8) via dei Filosofi Est (*libero*)

P9) via dei Filosofi Ovest (*a pagamento*, sostitutivo di S.Donato/Fortezza, S.Maria)

Le variazioni apportate allo schema di circolazione delle parti del capoluogo, esterne alla ZTL, sono conseguenti alla rifunzionalizzazione della strada traversa (viale I Maggio, viale Calamadrei) ed alla realizzazione, in qualità di asse di supporto, del nuovo collegamento Galimberti-Bernabei-I Maggio.

A tale proposito, si prevede che lungo l'itinerario principale vengano realizzati cinque nodi attrezzati, di cui quattro regolati a rotatoria:

- San Biagio (ex SS146/viale I Maggio), in forma di “porta urbana” meridionale;
- Viale I Maggio/via di Oriolo, con la funzione di innesto del nuovo collegamento con via Bernabei ed anche di supporto alla nuova offerta di sosta ed alle risalite meccaniche previste presso il nodo;
- San Cristofano, con la funzione di riordino degli innesti laterali diretti verso le zone residenziali ed il Vecchio Ospedale;
- Madonna delle Grazie (v.le Calamandrei/via della Spinella), in forma di “porta urbana” settentrionale.

La piena funzionalità di tali interventi richiede, peraltro, l'introduzione di alcune, limitate modificazioni agli schemi di circolazione dei comparti urbani circostanti. In particolare:

- la realizzazione della rotatoria di San Biagio richiede la chiusura degli accessi diretti, provenienti dal comparto di Totona, con riorganizzazione degli itinerari di accesso/uscita lungo il collegamento fra i due rami dell'ex SS146, formato da piazza dell'Amicizia, via del Prato (esclusa la tratta terminale), e dal piazzale di accesso sito lungo la strada per Chianciano (od in alternativa anche le vie San Bartolomeo e di Totona);
- la realizzazione della rotatoria di San Cristofano richiede la chiusura al traffico del vecchio ponte ferroviario, da adibirsi esclusivamente alla circolazione ciclopedonale; le manovre di ingresso in viale Calamandrei da via Collazzi vengono deviate prima dei Ponti Secchi, mentre il ramo esistente viene utilizzato soltanto come uscita dal parcheggio.

Viene invece mantenuta la regolazione semaforica del nodo di Sant'Agnese, eliminando però il ramo entrante da via Bernabei, che viene così regolata, per il primo tratto (fino a via delle Terme), a senso unico da Ovest verso Est. Tale modifica, resa possibile dalla realizzazione del nuovo collegamento tra via delle Terme e via I Maggio, nonché dalle modificazioni dell'istadamento dei flussi in via Collazzi, consente di far fronte ai vincoli funzionali del nodo, largamente dipendenti dall'intensità, e dalla difficoltà planoaltimetrica delle manovre di svolta a sinistra da via Bernabei a via I Maggio.

4.3.3. Sant'Albino

Lo schema di circolazione di Sant'Albino non subisce variazioni di rilievo rispetto alla situazione attuale.

Gli interventi principali riguardano la messa in sicurezza di via delle terme (Nord e Sud), ottenuta mediante:

- la realizzazione di due rotatorie "di porta", collocate rispettivamente all'innesto di via dei Pini (presso lo stabilimento termale) ad all'intersezione della nuova connessione con via del Cipresso, prevista a Sud dell'abitato;
- l'introduzione di una banda centrale semisormontabile, in funzione di rallentamento e regolarizzazione dei flussi di traffico, intervallata da isole spartitraffico a protezione delle svolte a sinistra e/o degli attraversamenti pedonali (vedi figura seguente)

Al fine di limitare e mettere in sicurezza gli accessi diretti su via delle Terme, favorendo invece l'utilizzo, come asse di distribuzione urbano, di via dei Pini (uscite concentrate sulle due rotatorie di porta), la viabilità interna alle zone 30 viene regolata mediante sensi unici orientati in modo alternato da Est verso Ovest e da Ovest verso Est. La scelta dei sensi di marcia tiene conto dell'opportunità di ottenere circuiti di arroccamento su via delle Terme, caratterizzati dalla presenza di sole svolte a destra e/o dall'utilizzo del controviale (ove esistente). Tale soluzione contribuisce ad aumentare e rendere più fruibile l'offerta di sosta all'interno delle zone residenziali.

4.3.4. Abbadia

Lo schema viabilistico di Abbadia non subisce alcuna variazione di rilievo, ma soltanto piccoli aggiustamenti volti a favorire l'innesto degli assi laterali a via della Resistenza, l'accesso alla Fornace e il riordino della sosta lungo le strade di distribuzione.

Si evidenzia, comunque, che la realizzazione della variante all'ex SS326 comporta la ridefinizione gerarchica della rete interna all'abitato, con attribuzione del medesimo rango a via della Costituzione, via Il Giugno e via della Resistenza.

Al fine di sottolineare tale circostanza, mettendo altresì in sicurezza l'intersezione fra questi tre assi, si prevede la realizzazione di una minirotatoria totalmente sormontabile, del tipo illustrato nella figura seguente.



esempio di minirotatoria totalmente sormontabile

Tale dispositivo – utilizzato anche in altre intersezioni fra strade urbane di categoria F, consente di ridurre sostanzialmente l'incidentalità, senza impedire il transito (occasionale) dei mezzi pesanti, e senza comportare l'ingombro tipico di una normale rotatoria compatta, che ne avrebbe impedito la realizzazione in determinati comparti.

E' da evidenziare, peraltro, che la riconfigurazione della rete di distribuzione interna all'abitato richiederà alcuni interventi di riqualificazione delle piattaforme stradali, in particolare per quanto concerne il tratto mediano di via della Resistenza (di fronte alla chiesa). Tale riqualificazione potrà attuarsi anche attraverso dispositivi di moderazione del traffico, volti a contenere le velocità di deflusso entro i 40 km/h, e, dunque, a ridurre l'ingombro laterale dinamico del flusso, consentendo il completamento dei marciapiedi, ed in alcuni casi anche la risistemazione della sosta.

4.3.5. Gracciano

Come ad Abbadia, anche a Gracciano il declassamento dell'ex SS326 determina la necessità di rigerarchizzare la rete interna, sottolineando il ruolo meno squilibrato degli assi afferenti ai principali nodi di distribuzione.

A questo proposito, il piano prevede la realizzazione di due miniroatorie completamente sormontabili alle intersezioni Toscana/Lazio/Umbria e Lazio/Marche.

Il graduale completamento della rete interna all'abitato richiederà ulteriori interventi di regolazione della circolazione, volti a mettere in sicurezza gli innesti su via Lazio e via Toscana.

4.3.6. Montepulciano Stazione

Per quanto concerne l'abitato di Montepulciano stazione, il Piano definisce un assetto gerarchico della rete stradale urbana, distinguendo gli assi di distribuzione da quelli a funzione prevalentemente residenziale.

La funzionalità dello schema proposto richiede alcuni interventi di risistemazione delle intersezioni che interessano la viabilità di distribuzione, con particolare riferimento all'itinerario che unisce via dei Rovisci alla stazione, attraverso via Cagliari.

Si prevede inoltre la realizzazione di due rotatorie compatte, con funzione di "porte urbane", in corrispondenza dei nodi seguenti:

- Nottola/Umbria/Genova/Goito;
- Milano/Modena/Messina

Mentre le intersezioni Como/Cuneo e Genova/Firenze sono regolate attraverso miniroatorie totalmente sormontabili.

4.3.7. Acquaviva

La regolazione della rete stradale urbana di Acquaviva, arricchita mediante la nuova viabilità perimetrale Est, non subisce alcuna modificazione di rilievo.

Le principali previsioni di piano riguardano la regolazione dei nodi formati dalla realizzazione della nuova viabilità, e gli interventi di riqualificazione lungo la via Senese, conseguenti alla realizzazione della variante all'ex SS326.

Nel primo caso, si prevede che i nodi in questione vengano risolti sistematicamente mediante la realizzazione di rotatorie compatte, atte a garantire la necessaria funzionalità anche all'accesso delle nuove funzioni commerciali, nonché alle manovre dei mezzi pesanti diretti verso la zona artigianale (oggi gravemente sacrificate ed interferenti con il comparto residenziale centrale).

L'unica eccezione è rappresentata dall'innesto settentrionale della nuova direttrice, ottenuto in corrispondenza di via Senese e via del Buonviaggio. In questo caso, i ridotti spazi a disposizione, e la contestuale necessità di prolungamento della direttrice sino a via di Pian delle Noci, rendono opportuna una verifica in sede progettuale, dell'opportunità di realizzare una rotatoria compatta dotata di anello non sormontabile, ovvero una minirotatoria totalmente sormontabile.

Per quanto concerne invece la riqualificazione della via Senese, gli interventi di maggiore impegno si concentrano sulla tratta centrale, compresa tra via del Tombino e via San Vittorino. Tali interventi sono finalizzati anche a disincentivare la sosta irregolare, presente lungo l'asse, favorendo l'utilizzo degli spazi esistenti lungo le strade traverse (in particolare via Montenero e via de' Mori).

4.3.8. Salcheto e Tre Berte

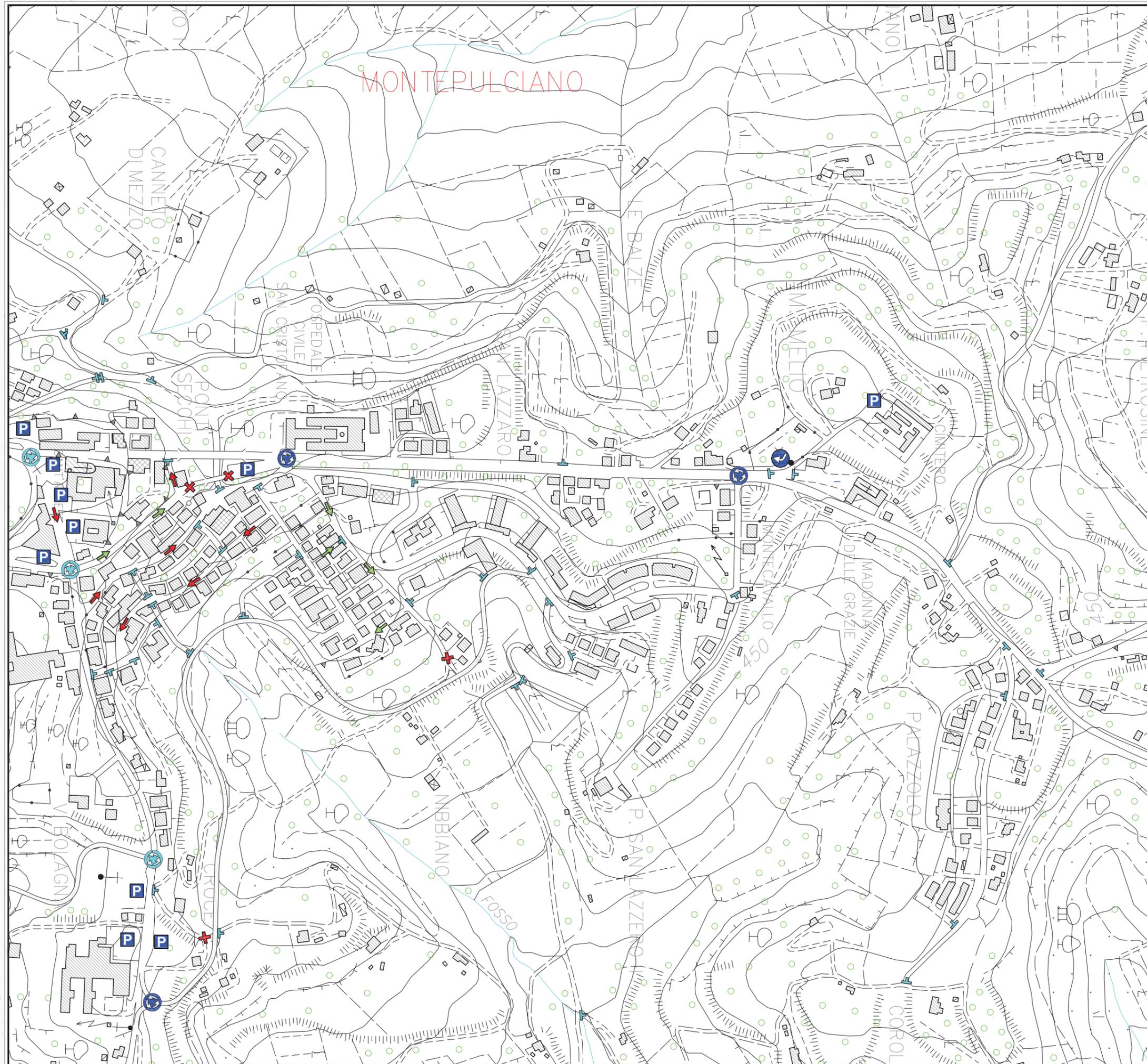
Per quanto concerne gli abitati di Salcheto e Tre Berte, gli unici interventi di rilievo consistono nella realizzazione di due rotatorie agli innesti sull'ex statale dell'ex SS454 e di via del Lago.

Per gli altri interventi di messa in sicurezza degli assi citati, si rimanda al successivo paragrafo 4.6.8.

4.3.9. Valiano

Per quanto concerne Valiano, l'unico intervento di regolazione, introdotto dal piano a seguito della realizzazione del nuovo svincolo autostradale, è il divieto di transito ai mezzi commerciali di peso complessivo superiore a 12 t, non diretti all'interno del territorio comunale di Montepulciano.

Lo schema di circolazione non subisce variazioni, mentre lungo la tratta urbana della SP10 è prevista la realizzazione di alcuni dispositivi di moderazione finalizzati a mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali.



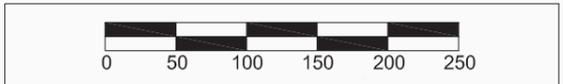
LEGENDA

-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta



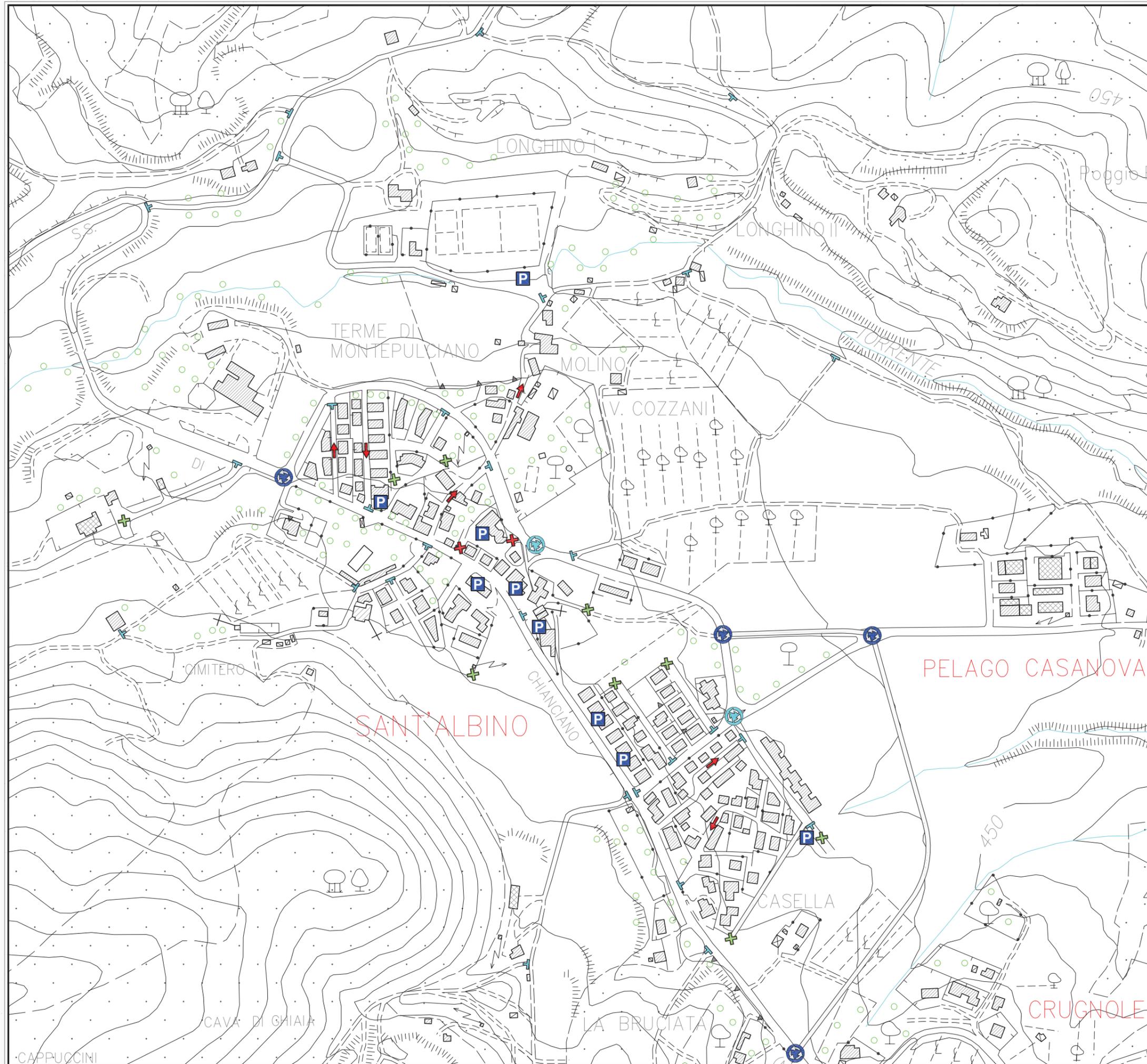
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Montepulciano: espansioni

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE Tav. n° 13.2



 Scala 1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta

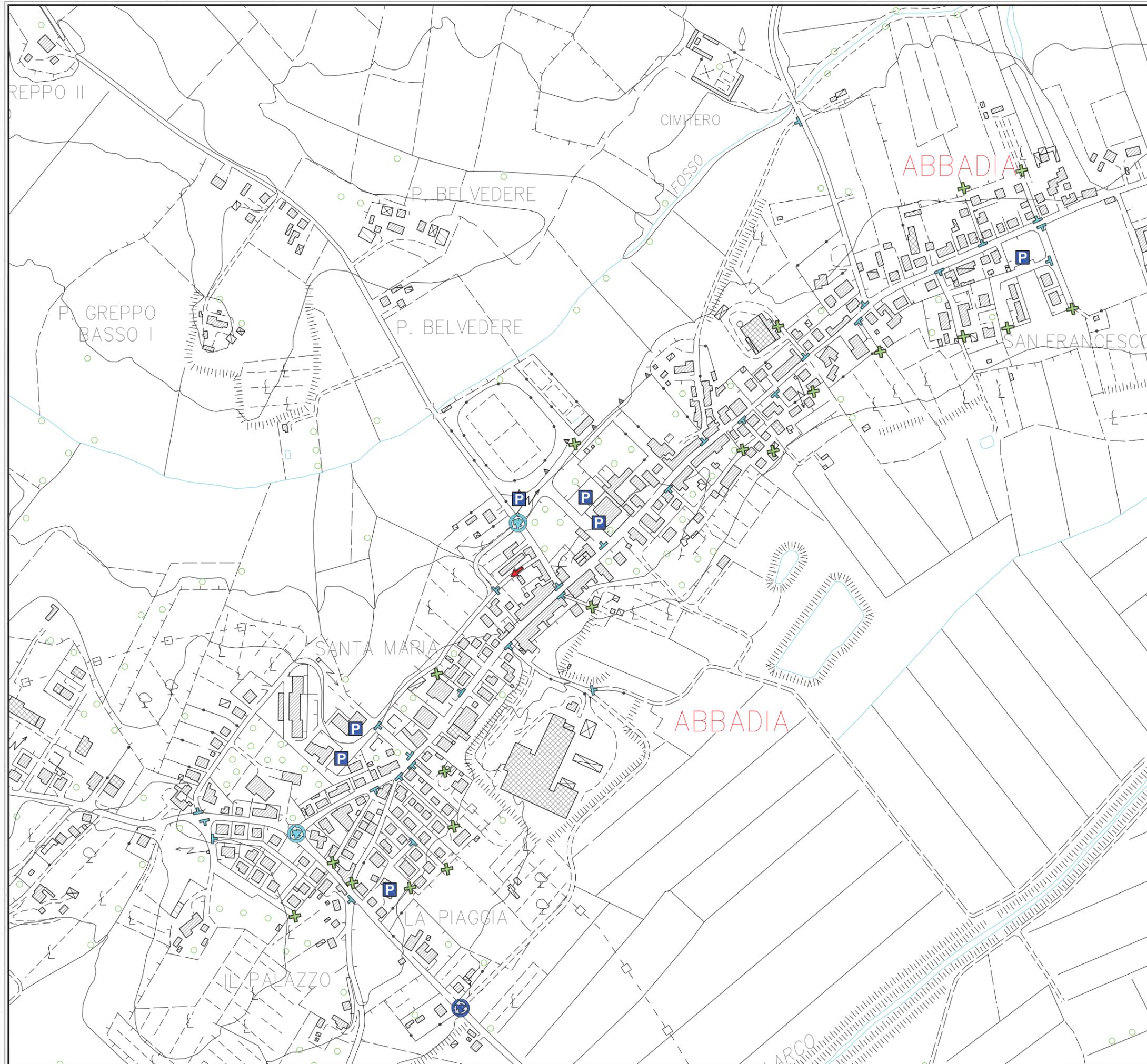
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Sant'Albino

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	Tav. n° 13.3
------------------------	------------------------


 0 50 100 150 200 250


Scala
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico
Frazione: Abbadia

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	Tav. n° 13.4
------------------------	------------------------

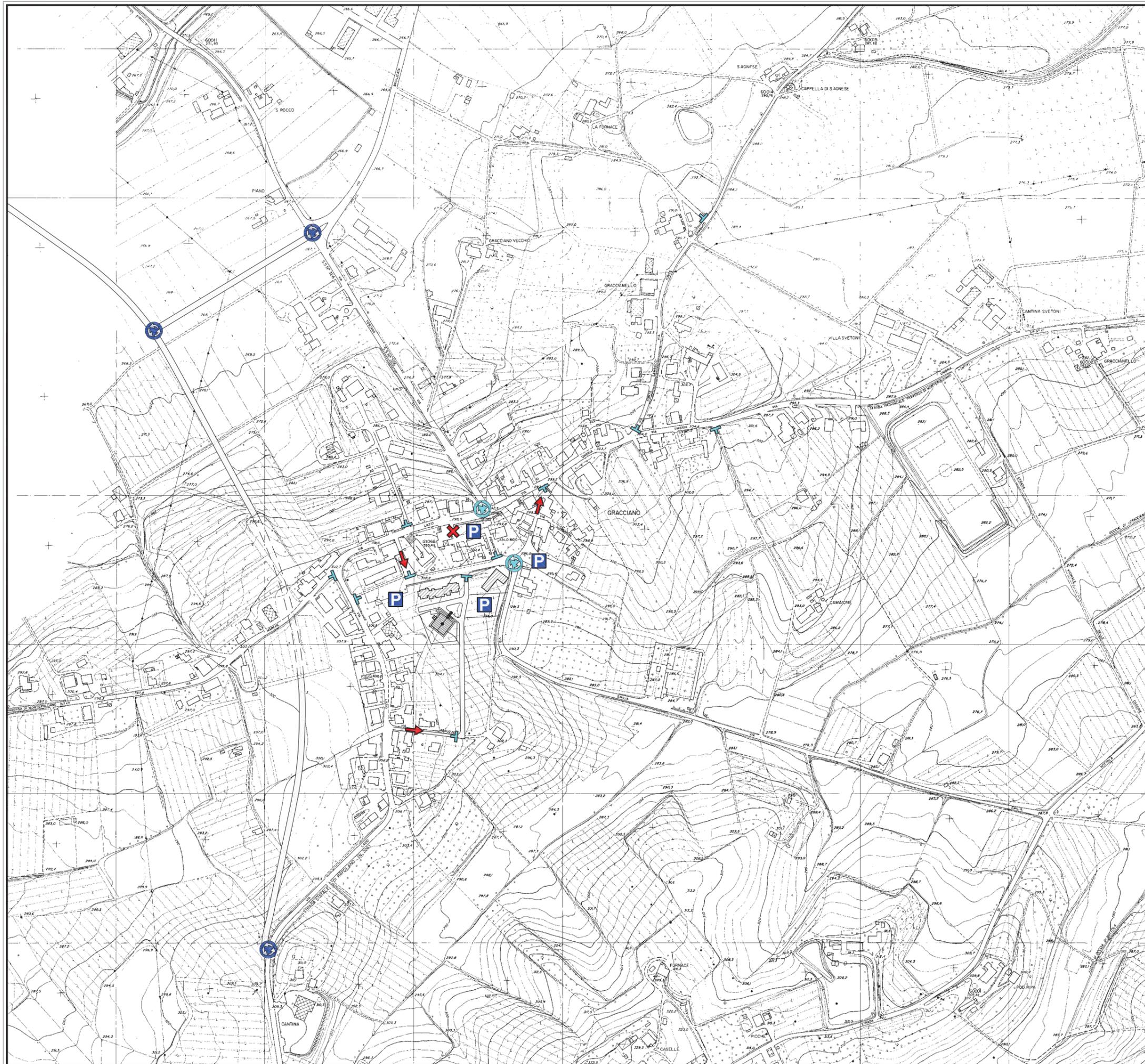


0 50 100 150 200 250



Scala
1:5.000

Novembre 2005

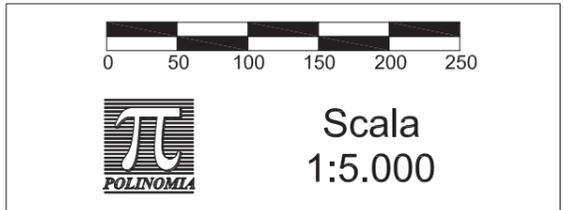


LEGENDA

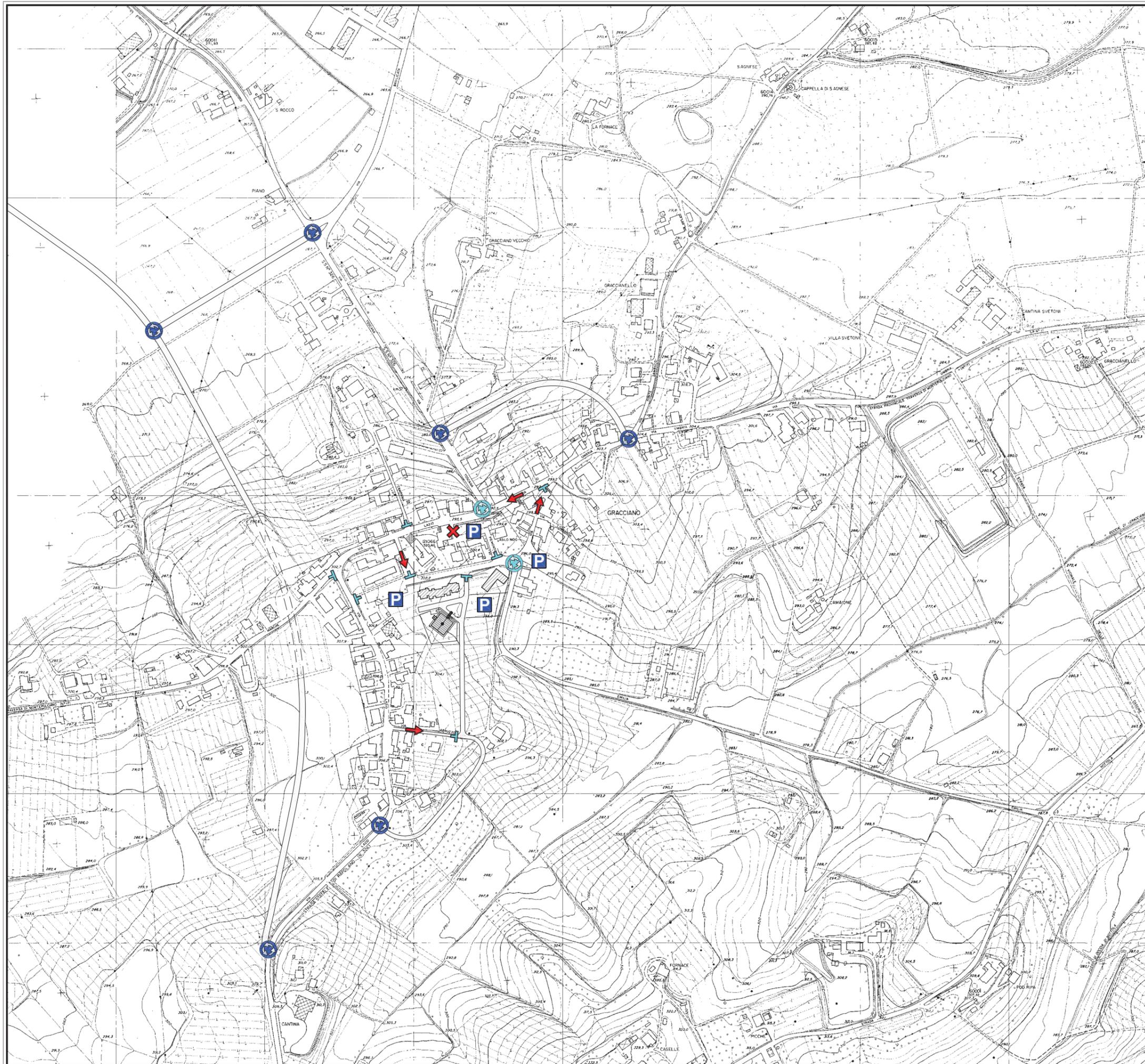
-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta

COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Gracciano - I fase

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	Tav. n° 13.5
------------------------	------------------------



Dicembre 2005



LEGENDA

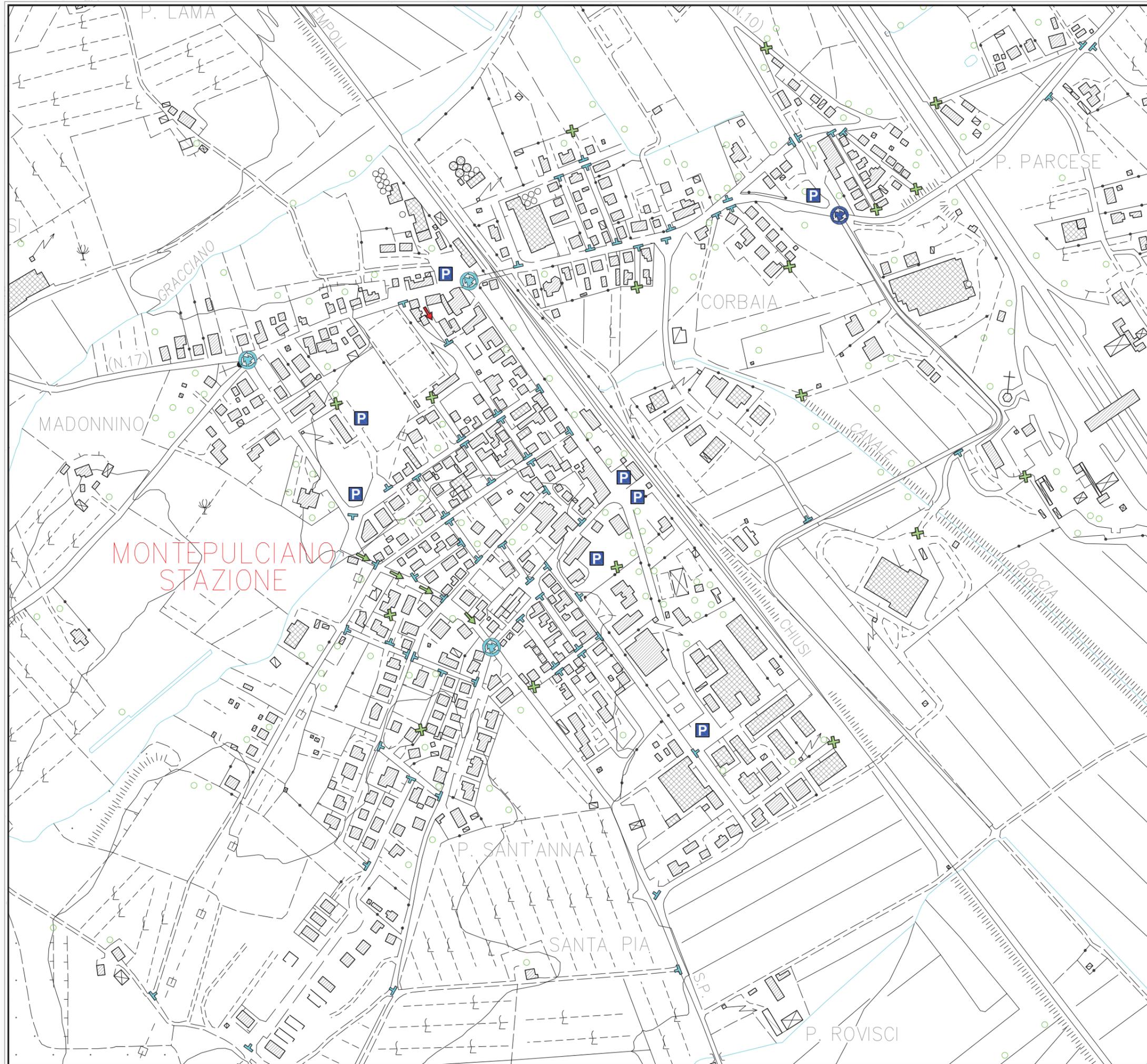
-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta

COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Gracciano - II fase

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	Tav. n° 13.5b
---------------------------	-------------------------

 0 50 100 150 200 250	 Scala 1:5.000
---	---

Dicembre 2005



LEGENDA

-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta

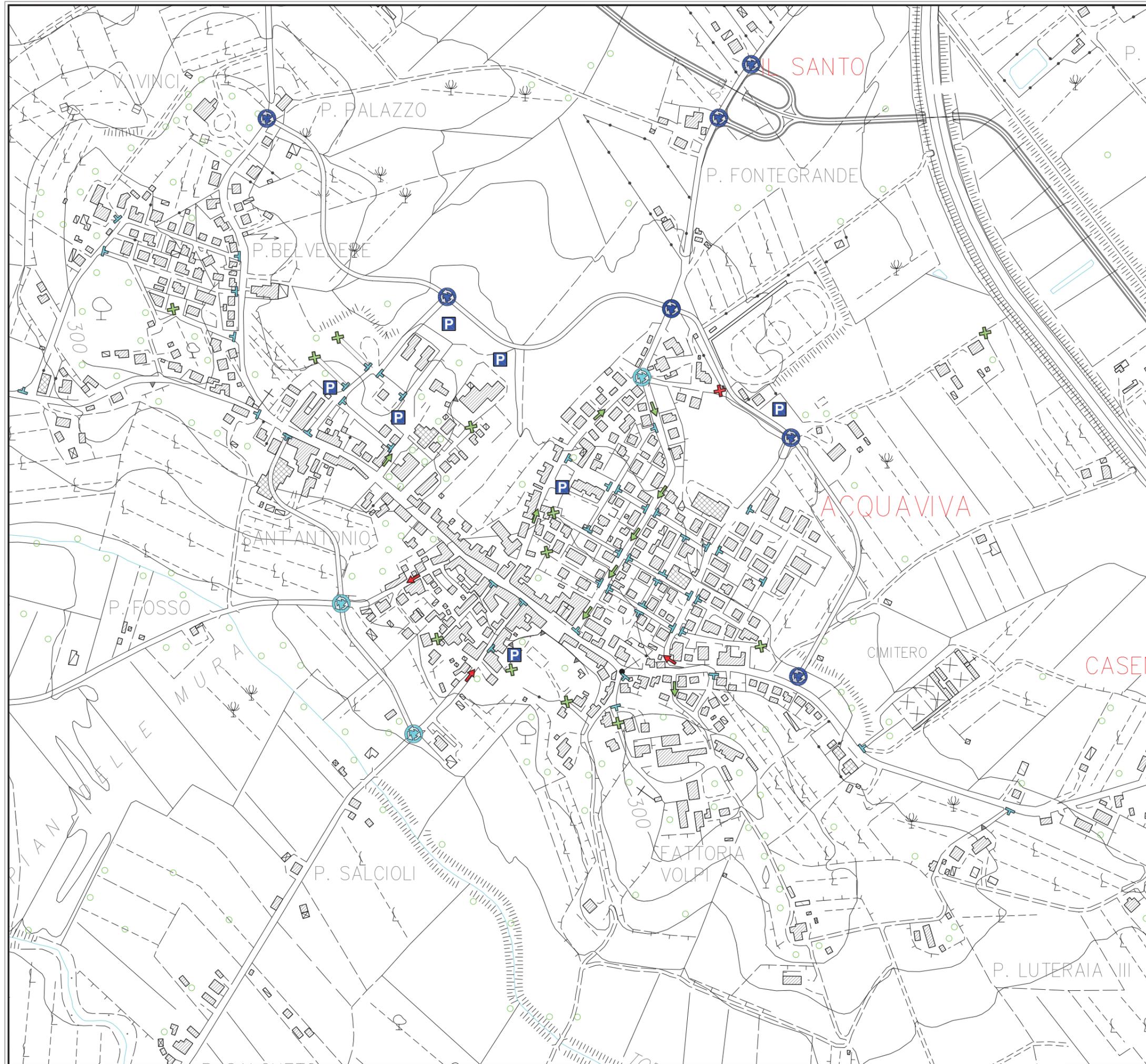
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Stazione

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	Tav. n° 13.6
------------------------	------------------------


 Scala
1:5.000



Novembre 2005



LEGENDA

-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta

COMUNE DI MONTEPULCIANO

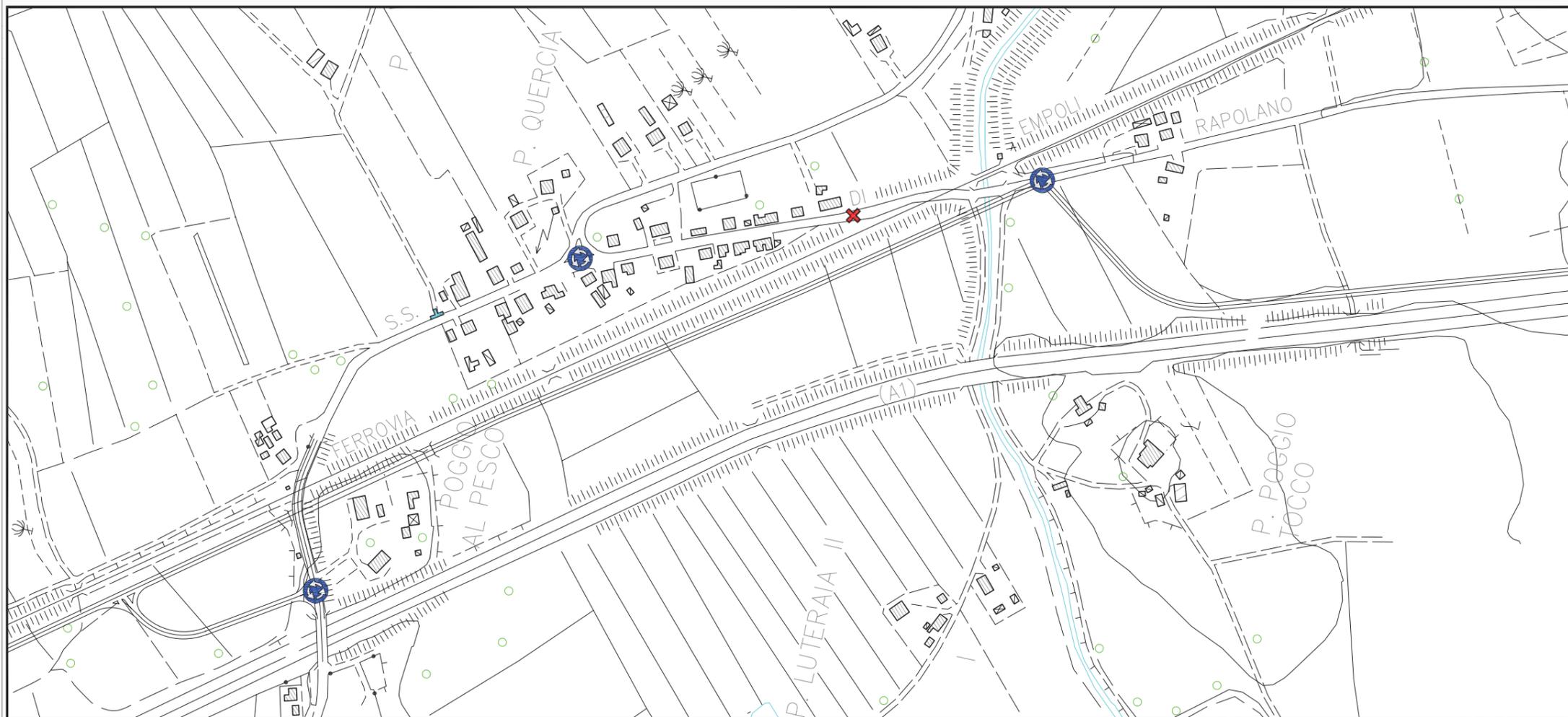
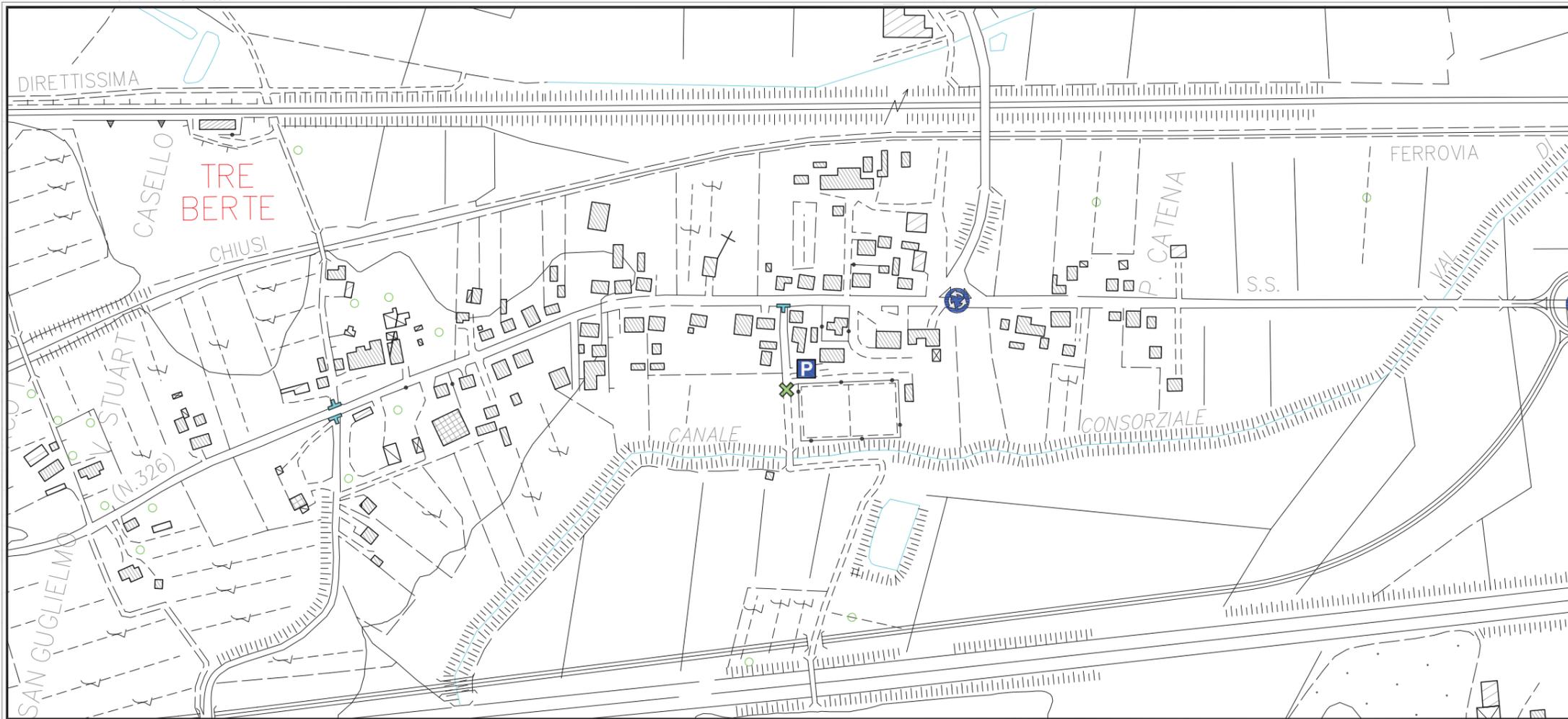
Piano Urbano del Traffico
Frazione: Acquaviva

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	Tav. n° 13.7
------------------------	--------------

0 50 100 150 200 250

 Scala 1:5.000

Novembre 2005



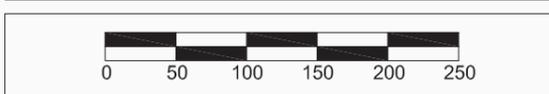
LEGENDA

-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta



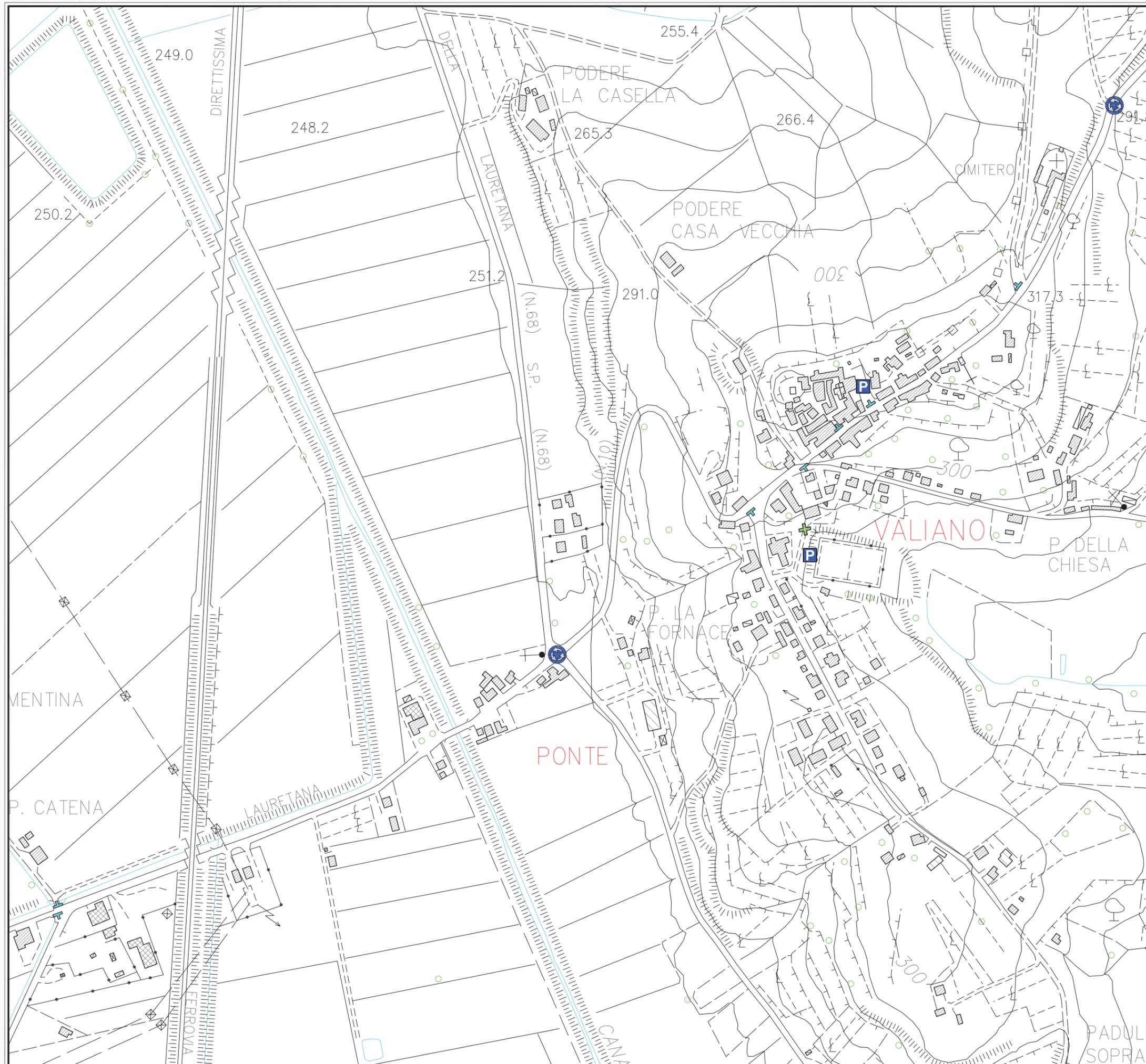
COMUNE DI MONTEPULCIANO
Piano Urbano del Traffico
 Frazione: Salcheto e Tre Berte

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	Tav. n° 13.8
---------------------------	------------------------



 **Scala**
1:5.000

Novembre 2005



LEGENDA

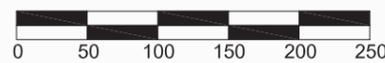
-  Senso unico esistente
-  Senso unico previsto
-  Strada chiusa esistente
-  Strada chiusa esistente
-  Stop o dare la precedenza
-  Incrocio semaforizzato
-  Rotatoria prevista
-  Minirotatoria prevista
-  Direzione obbligatoria prevista
-  Aree di sosta

COMUNE DI MONTEPULCIANO

Piano Urbano del Traffico

Frazione: Valiano

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	Tav. n° 13.9
------------------------	------------------------



0 50 100 150 200 250



Scala
1:5.000

Novembre 2005

4.4. Assetto della mobilità ciclo-pedonale

4.4.1. Generalità

La protezione della mobilità non motorizzata, pedonale e ciclabile, costituisce uno degli obiettivi fondamentali del piano del traffico di Montepulciano, con riferimento sia agli spostamenti interni ai singoli centri abitati, sia agli scambi fra i centri abitati stessi.

Gli interventi di protezione e sostegno della mobilità ciclopedonale non possono essere intesi alla stregua di un'azione puramente settoriale, ma debbono derivare dal perseguimento di condizioni generali di circolazione, che possano essere ritenute «amichevoli» rispetto ai pedoni ed ai ciclisti. Ciò non toglie che lungo gli itinerari caratterizzati dalla presenza di flussi di traffico più intensi (strade urbane interquartiere, di quartiere e strade locali interzonali) non sia opportuno procedere attraverso interventi specifici di protezione e/o separazione delle diverse categorie di traffico.

4.4.2. Risalite meccaniche nel centro storico

La realizzazione di impianti di risalita meccanizzati, a servizio del centro storico, rappresenta un'opzione strategica del piano, in quanto consente di garantire la funzionalità del sistema degli attestamenti esterni alla ZTL (autostazione, parcheggi di corona), ponendo le premesse per contenere effettivamente la domanda di accessi veicolari a tale ambito.

Gli interventi previsti dal piano sono i seguenti:

- 1) risalita "San Bernardo", realizzata secondo lo studio di fattibilità LFI a connettere l'autostazione a piazza Savonarola;
- 2) risalita "Oriolo", finalizzata a collegare il nodo I Maggio/Oriolo a via di Voltaia nel Corso e via di Piè al Sasso.

Questo secondo impianto, collocato in posizione più centrale del precedente, dovrà essere oggetto di uno specifico studio, che ne valuti la fattibilità tecnica ed economica. In sede programmatica, è comunque opportuno evidenziare che esso:

- dovrebbe configurarsi come sistema di successive scale mobili, con tappe intermedie in tutti i "piani" di interesse per la domanda di mobilità in accesso al centro storico, ed in particolare via I Maggio (parcheggio a rotazione), le autorimesse di via dell'Oriolo, via di Voltaia nel Corso (tribunale), via di Piè al Sasso (alberghi)¹¹;
- potrebbe svilupparsi in parte nel sottosuolo (anche in connessione alla realizzazione dei volumi edilizi del nuovo parcheggio, addossato al versante collinare), ma in parte anche sfruttando scalinate e passaggi trasversali esistenti – talvolta coperti;
- dovrebbe consentire la futura estensione verso valle (raccordo con il parcheggio inferiore di via Nenni), ed eventualmente anche verso monte (tratta in sottosuolo da via di Piè al Sasso a Piazza Grande, con sbocco all'interno di un edificio pubblico esistente, od anche in via Talosa.

¹¹ La realizzazione di una "tappa" intermedia, in corrispondenza di viale I Maggio, rappresenta un'opzione di interesse anche per la risalita S.Bernardo. Tale tappa consentirebbe, infatti, di aumentare sensibilmente l'attrattività del parcheggio di corona n.2.

4.4.3. Attrezzature pedonali

La principale miglioria per la mobilità pedonale è rappresentata dall'istituzione delle aree pedonali nel centro storico ed in alcune frazioni (Sant'Albino, Gracciano), nonché dalla realizzazione di interventi di moderazione del traffico lungo assi stradali di distribuzione urbana (Abbadia, Stazione, Acquaviva, Valiano).

E' da evidenziare, comunque, che la protezione della mobilità pedonale non può limitarsi ai soli spazi centrali delle frazioni, ma deve estendersi a tutti i principali collegamenti, disposti lungo la rete stradale di distribuzione interna ai centri abitati.

In tal senso, una importante miglioria per la mobilità pedonale è rappresentata dal completamento dei marciapiedi e dalla protezione degli attraversamenti pedonali, collocati lungo la viabilità primaria.

Per quanto concerne innanzi tutto i marciapiedi ed i percorsi pedonali protetti, la loro continuità dovrà essere comunque assicurata, almeno su un lato, sugli assi seguenti:

MONTEPULCIANO CAPOLUOGO

- strada per Pienza/strada per Chianciano (tratta urbana SP146)
- viale I Maggio,
- via Bernabei
- viale Calamandrei
- via Galimberti
- nuovo collegamento Bernabei-Galimberti

SANT'ALBINO

- via delle Terme Nord
- via delle Terme Sud
- via dei Pini
- via del Cipresso/via di Pelago

ABBADIA

- via della Costituzione
- via Il Giugno
- via della Resistenza

GRACCIANO

- via Toscana
- via Umbria
- via Lazio

MONTEPULCIANO STAZIONE

- via Genova
- via Milano
- via Goito
- via Firenze
- via Asti (tratta esterna alla ZTM)
- via Cagliari

ACQUAVIVA

- via Senese
- via de' Mori
- via San Vittorino
- nuova viabilità perimetrale

SALCHETO-TRE BERTE

- tratte urbane delle ex SS326 e 454 (vialetto ciclopedonale)

VALIANO

- tratta urbana della SP10

A tale proposito, si tratta evidentemente di procedere con programmi di riqualificazione dei diversi assi, e di intervenire sistematicamente in occasione degli interventi di manutenzione, per ovviare alle carenze diffuse della rete pedonale.

Queste occasioni dovranno consentire di recuperare continuità ai percorsi, eliminare gli ostacoli che restringono i passaggi¹², realizzare gli scivoli di estremità e gli eventuali golfi di protezione della sosta ed abbassare l'altezza dei cordoli laddove questa risulti troppo elevata (> 10 cm).

Per quanto concerne gli assi stradali, qui non indicati, essi risultano generalmente compresi in Zone residenziali a Traffico Moderato (ZTM). In questi ambiti, l'applicazione estensiva delle tecniche di moderazione di traffico consente di ipotizzare un più elevato livello di promiscuità fra pedoni e traffico motorizzato. La realizzazione dei marciapiedi non è generalmente necessaria, potendo essere sostituita, di norma, da forme di protezione più leggere (ad esempio, identificazione di bande pedonali al livello della carreggiata). Essa andrà dunque valutata caso per caso, con particolare attenzione per punti singolari (strette, curve cieche, innesti di assi laterali) atti a determinare rischi di qualche entità.

Per quanto riguarda invece la protezione degli **attraversamenti pedonali**, essa dovrà essere assicurata prioritariamente lungo gli assi stradali che seguono:

- viale Calamandrei e via I Maggio nel capoluogo
- via delle Terme Nord/Sud a Sant'Albino
- via Lauretana a Valiano

Su tali assi, classificati come strade urbane interquartiere o di quartiere, la protezione degli attraversamenti pedonali non può essere ottenuta attraverso sopraelevazioni della sede stradale. E' invece ipotizzabile la realizzazione di attraversamenti protetti a raso, delle due tipologie seguenti:

- a) **ATTRAVERSAMENTO PROTETTO DA ISOLA SALVAGENTE CENTRALE**, atto a rallentare il flusso veicolare, impedire le manovre di sorpasso, abbreviare il tempo di attraversamento pedonale e consentire l'attraversamento in due fasi distinte per senso di marcia (vedi figura seguente);
- b) **ATTRAVERSAMENTO PROTETTO DA GOLFI LATERALI**, atto a rallentare il flusso veicolare, migliorare la visibilità reciproca pedone/conducente, ed abbreviare il tempo di attraversamento pedonale.



¹² Ivi compresa l'eventuale presenza di veicoli sui marciapiedi.

La tipologia dell'attraversamento rialzato sarà invece da preferirsi per assicurare la continuità dei marciapiedi lungo le strade di distribuzione urbana, e per sottolineare nel contempo l'accesso alle Zone a Traffico Moderato.

4.4.4. Eliminazione delle barriere architettoniche

L'abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi urbani rappresenta la naturale continuazione delle riflessioni poste in essere attraverso il piano del traffico, costituendo un approfondimento analitico e progettuale sul tema della sicurezza con particolare attenzione agli utenti deboli. Si tratta di un approfondimento in grado di proporsi come metodologia e come possibile abaco tipologico di riferimento per la realizzazione degli interventi previsti dal piano del traffico.

Il dettato legislativo più recente assume una definizione allargata del concetto di «barriere architettoniche», definendole come:

- *gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;*
- *gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;*
- *la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.*

Eliminare le barriere architettoniche significa quindi eliminare qualsiasi ostacolo che limiti la possibilità per gli "utenti deboli" di fruire e vivere gli spazi pubblici, dai marciapiedi alle piazze ai parchi. L'attenzione a questo tipo di esigenze deve essere posta sin dalla fase progettuale degli interventi, progettando cioè spazi accessibili a tutti.

La sincronicità e la fondamentale coerenza di impostazione dei due strumenti - Piano del Traffico e Piano di Abbattimento delle Barriere Architettoniche (PEBA) - consentirebbe di fondere direttamente le due previsioni in un'unica fase attuativa, con evidente risparmio di risorse e di valorizzazione dei contenuti progettuali dei entrambi gli strumenti.

A tale proposito, si può osservare che il comma 9 dell'art. 24 della L. n°104/92 ("Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate") prescrive l'integrazione del piano di eliminazione delle barriere architettoniche con indicazioni riguardanti l'accessibilità degli spazi urbani:

I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della citata legge n. 41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate

Oltre ai PEBA, i comuni devono quindi attivarsi per predisporre i Piani Integrati degli Spazi Urbani (PISU), con l'obiettivo specifico dell'abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi urbani per migliorarne accessibilità e percorribilità.

Alcune riflessioni in merito possono aiutare la comprensione di cosa può essere un PISU:

- il termine di “barriere architettoniche” non si riduce ad un insieme determinato di ostacoli fisici che impediscono la mobilità dei soggetti fisicamente svantaggiati. Al di là delle definizioni di legge, che giustamente individuano tutti quegli elementi che costituiscono gli spazi edificati sia esterni che interni, tali da limitare, occorre considerare che per eliminazione delle barriere architettoniche si intende un’azione volta a ricreare la possibilità per chiunque di muoversi ed avere relazioni sociali.
- con la definizione convenzionale di “barriere architettoniche” si deve intendere allora tutto ciò che costituisce impedimento, non autonomamente eludibile, allo svolgimento di qualsiasi tipo di azione per chiunque.
- ciò vuol dire innanzitutto che gli utenti di riferimento non sono solo i disabili e in genere le persone con ridotta capacità motoria, ma anche coloro che vengono solitamente definiti come utenti deboli, anziani e bambini.
- inoltre per “barriera architettonica” non si deve intendere solo un ostacolo fisico che impedisce l’azione e che va quindi rimosso, ma anche la mancanza di accorgimenti necessari a favorire lo svolgersi dell’azione. Pensiamo per esempio all’assenza di indicazioni tattili o sonore che servano da orientamento nello spazio agli ipovedenti, oppure all’assenza di accorgimenti che garantiscano l’uso dei mezzi di trasporto pubblico o l’uso dei servizi (per esempio delle cabine telefoniche).

Compito primo di un PISU deve essere quindi un’analisi e un censimento delle barriere architettoniche che si deve chiedere non solo cosa può costituire un ostacolo al movimento ma anche cosa favorisce il movimento e le relazioni sociali, e quindi come lo spazio può essere ripensato ed attrezzato a questo scopo.

E’ quindi auspicabile che i principi di buona progettazione vengano definiti dall’Ufficio Tecnico comunale e codificati attraverso un abaco degli interventi che si occupi sia dell’abbattimento delle barriere architettoniche che della progettazione accessibile. Tale abaco, che integra il PISU e ne costituisce lo strumento operativo, dovrebbe costituire un riferimento progettuale necessario anche per la realizzazione degli interventi del piano del traffico.4.4.5. Rete degli itinerari ciclabili

4.4.4. Interventi di messa in sicurezza davanti alle scuole

Un particolare intervento, rivolto in particolare alla mobilità ciclopeditone, è rappresentato dalla messa in sicurezza degli accessi alle scuole presenti nel capoluogo e nelle frazioni.

Tali interventi includono la realizzazione di dispositivi di moderazione del traffico anche severi, associati ad una riorganizzazione degli spazi che includa l’inserimento di specifiche attrezzature di servizio («kit scuola»), davanti a tutte le scuole presenti nel territorio comunale, ed anche lungo i principali itinerari di accesso pedonale ad esse.

«kit scuola»: principali attrezzature

La messa in sicurezza degli spazi stradali di fronte agli accessi scolastici può condurre alla realizzazione di alcune attrezzature, volte ad aumentare il grado di comfort e sottolineare il carattere di fruizione pubblica di un'area frequentata dai cittadini.

In particolare, le attrezzature-base che, di norma, debbono essere previste, sono le seguenti:

- un golfo di protezione degli accessi, delimitato da elementi fisici non sormontabili dai veicoli;
- panchine per attesa;
- parcheggio bici (preferibilmente all'interno della recinzione scolastica);
- uno o due attraversamenti pedonali protetti, realizzati con restringimento della carreggiata (eventualmente *chicane*) od isole spartitraffico, e sottolineati da opportuna segnaletica verticale (limite di 30 km/h e segnale «scuole» Reg.Att. art.94 fig.II.23) ed orizzontale (zebratura rossa e bianca + pittogramma);
- spazio per la sosta dello scuolabus o la fermata dell'autobus urbano;
- spazio per l'accosto e la fermata delle autovetture;
- parcheggio auto.

La realizzazione delle misure previste potrà anche venire anticipata, in via prioritaria, in sede di manutenzione stradale, attraverso il rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale con caratteristiche di particolare protezione (attraversamenti pedonali con fondo rosso, preceduti da apposito pittogramma). Nei casi più gravi sarà possibile anche posare dossi di rallentamento.

4.4.6. Rete degli itinerari ciclabili

La diffusione della mobilità ciclistica, che assume pieno significato strategico in ordine all'ottenimento degli obiettivi fondamentali del piano quanto meno con riferimento alle frazioni della Val di Chiana, viene perseguita attraverso la realizzazione di una rete di collegamenti "leggeri" fra i diversi centri abitati che compongono il territorio comunale. Tali interventi sono tesi a creare un ambiente favorevole all'uso delle due ruote all'interno delle frazioni più pianeggianti, ed in prospettiva, anche lungo i principali collegamenti extraurbani di breve raggio (Abbadia-Gracciano-Stazione-Acquaviva-Salcheto-Tre Berte). Tali interventi diffusi non escludono tuttavia la realizzazione di itinerari ciclabili particolarmente protetti lungo gli assi stradali più trafficati.

La rete dei percorsi ciclabili riprende e completa i disegni già esistenti, basandosi su una ossatura fondamentale di piste ciclabili in sede propria, in parte già realizzata. Nel suo complesso, la rete è formata da *itinerari ciclabili*, definiti, a norma del D.M.(lavori pubblici) 30 novembre 1999, n.557 («regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili») come "percorso stradale utilizzabile dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale)".

La continuità di ciascun itinerario è ottenuta facendo ricorso a soluzioni progettuali differenziate, riconducibili alle categorie introdotte dal citato decreto:

- a) piste ciclabili in sede propria
- b) piste ciclabili su corsia riservata
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari

Le differenti soluzioni vengono adottate, in relazione alla classificazione della rete ed al regolamento viario, graduando i livelli di protezione in base al potenziale di vulnerabilità per i ciclisti, derivante dalle caratteristiche dei flussi motorizzati presenti.

La rete proposta si basa su un itinerario fondamentale di connessione tra le frazioni della Val di Chiana, così configurato:

- tratta Abbazia-Gracciano: in fregio al tracciato dell'ex SS326 (via Il Giugno, via Toscana)
- tratta Gracciano-Stazione: via Emilia, via di Nottola, via Goito
- tratta Stazione-Acquaviva: via Caserta, via Rovisci, via del Buonviaggio, via Senese
- tratta Acquaviva-Tre Berte: in fregio all'ex SS326 (tracciato storico).

Tale itinerario è ottenuto collocandosi in fregio al tracciato storico dell'ex SS326, ovvero sfruttando viabilità alternativa o comunque complementare agli assi di distribuzione individuati in sede di classificazione della rete stradale. La protezione delle corrispondenti tratte è affidata ad interventi di permeabilità selettiva, volti a disincentivare l'utilizzo degli itinerari da parte del traffico motorizzato. Nel caso di via del Buonviaggio, si prevede che la connessione extraurbana verso la stazione venga totalmente interrotta in corrispondenza del tracciato della variante dell'ex SS326, che viene scavalcata da una passerella esclusivamente ciclopedonale. Il collegamento viario Stazione-Acquaviva viene invece deviato da via Rovisci lungo la variante, sino a raccordarsi con via del Santo.

Completano il quadro degli itinerari fondamentali interventi di protezione e/o completamento all'interno dei singoli centri abitati, definiti con riferimento alla collocazione delle funzioni di servizio, ed in particolare di quelle ad elevata frequentazione da parte della popolazione in età giovanile (scuola, biblioteca, ecc...).

Lungo la rete stradale di distribuzione interna ai centri storici, formata generalmente da strade interzonali primarie, l'esiguità degli spazi disponibili e la ricchezza funzionale del contesto sconsigliano la realizzazione di percorsi pedonali o ciclopedonali separati dalla rete stradale. Su tali assi si ammette dunque la coesistenza in carreggiata di ciclisti e mezzi motorizzati. Non risultando particolari elementi di criticità nell'assetto attuale, il piano mantiene, in via sperimentale, l'attuale organizzazione della mobilità ciclistica.

Entrano inoltre a far parte della rete ciclabile «sicura» tutti i quartieri trattati come ZTM (cfr.par.4.2), ed in generale gli itinerari sui quali sono previsti interventi estensivi di moderazione del traffico, sui quali si innestano, ove necessario, tratti di «cucitura» e connessione verso la rete primaria. In alcuni casi, è prevista la presenza di indicazioni volte ad evidenziare la continuità degli itinerari, anche in assenza di specifici elementi fisici di protezione.

Particolare attenzione dovrà essere posta nei punti di maggiore conflitto con le altre componenti di traffico. A tale proposito, i punti di intersezione della rete stradale primaria con la rete ciclabile fondamentale sopra definita sono stati sistematicamente verificati e, dove necessario, esplicitamente trattati per recuperare le migliori condizioni possibili agli attraversamenti dei ciclisti. Alcuni particolari realizzativi della rete e dei punti di attraversamento sono descritti nei paragrafi seguenti, dedicati agli interventi di riassetto delle strade e dei nodi di traffico.

4.4.7. Rete degli itinerari escursionistici

Il sistema degli itinerari ciclopedonali è completato, a scala territoriale, dall'identificazione di una rete di itinerari escursionistici, percorribili a piedi, in bicicletta/mountain bike od a cavallo.

Tali itinerari sono ricavati, di norma, lungo viabilità extraurbana a carattere locale, e richiedono interventi di adeguamento marginali, finalizzati essenzialmente alla posa di adeguata segnaletica di indicazione (con valenza anche turistica), e/o alla limitazione/disincentivazione del traffico motorizzato.

Lungo gli assi minori, interessati a tale rete, si prevede che venga ammessa la circolazione dei seguenti mezzi motorizzati:

- mezzi agricoli
- veicoli dei residenti nel comparto servito dalla strada

In alcuni casi (in particolare lungo via del Canneto) la protezione dal traffico di attraversamento è ottenuta interrompendo la continuità della strada in un punto intermedio, mediante semplice posa di transenne.

Come già indicato nella sez.III, gli itinerari ciclopedonali sono organizzati secondo due anelli:

- **anello esterno del centro storico**, sviluppato dall'autostazione verso viale I Maggio, via San Biagio, via dei Canneti, via Coppelli, via delle Terme;
- **anello della Val di Chiana**, sviluppato dal capoluogo per Madonna delle Grazie, Ascianello, Abbadia sino a raggiungere l'asta delle Leopoldine, con successivo rientro attraverso Acquaviva, Cervignano e Madonna delle Querce.

La rete degli itinerari escursionistici è completata, oltre che dall'itinerario ciclopedonale intermedio delle frazioni della Val di Chiana (collegamento diretto Abbadia-Gracciano-Stazione-Acquaviva), anche da una serie di diramazioni, finalizzate a garantire i collegamenti con le frazioni di Sant'Albino e Valiano, ovvero con singoli siti di interesse ambientale, paesistico o storico-monumentale (ad esempio il lago).