

Comitato Ai Confini della Civiltà
Campi Bisenzio, 6 Febbraio 2014

Relazione Tecnica di fattibilità Senso Unico in Via Confini

Riunione 3a Commissione

Dott. Luca Ciampolini
Ing. Giuseppe Paladini
Avv. Chiara Michelagnoli

INDICE ARGOMENTI:

- a. Introduzione e presentazione Comitato
- b. Presentazione stato attuale e criticità di Via dei Confini
- c. Documentazione fotografica (Via dei Confini e Via del Tabernacolo)
- d. Soluzioni progettuali
- e. Risposte ai quesiti/criticità emersi
- f. Riferimenti su materiale di approfondimento

Introduzione

Il Comitato “Ai Confini della Civiltà” si è costituito alcuni anni fa con l’obiettivo di sensibilizzare i membri l’Amministrazione del Comune di Campi Bisenzio e la cittadinanza sulla situazione critica in cui versa la frazione di Capalle e nello specifico una delle strade più trafficate nella piana: Via Confini.

Sono trascorsi decenni e nulla e’ cambiato. Le istituzioni non hanno mantenuto le loro promesse. Il punto fondamentale e’ che queste promesse non mantenute sono ormai una priorità assoluta per la vita dei cittadini.

Di seguito le principali criticità della zona:

Traffico: una delle strade più trafficate della Piana: circa 10.000 auto al giorno e 80 mezzi pesanti

Superamento dei limiti Acustici: in tutta Via Confini si registra il superamento dei limiti acustici del 20/30%, in seguito a rilevazioni fonometriche risulta che anche la scuola elementare presente (ricettore sensibile) risulta superare i limiti consentiti dal piano acustico.

Condizioni pessime della strada: dissesto totale del manto stradale
(Ci sono dei punti ove il manto stradale è posto a quota più alta rispetto al marciapiede, creando la cosiddetta “gobba d’asino”, con gravissimi disagi).

Assenza di marciapiedi

Assenza di parcheggi: eppure il bilancio triennale delle opere pubbliche evidenzia la presenza di fondi destinati proprio alla manutenzione di strade e marciapiedi.

Il Comitato oltre al consiglio direttivo annovera più di 350 iscritti che si battono per risolvere la situazione proponendo soluzioni che siano a costo zero anche attraverso la possibilità di un periodo di sperimentazione.

La risoluzione dei problemi di Via Confini, anche attraverso un progetto sperimentale che poi possa diventare definitivo, migliorerà la vita di tutti i cittadini di Capalle, la socialità di via Confini e l’arredo urbano della zona.

STATO DI VIA DEI CONFINI

In via dei Confini, da diversi anni si registrano una serie di criticità ambientali, evidenziate ed acuite dall'evoluzione delle caratteristiche del traffico veicolare che vi transita.

La crescente richiesta di mobilità indotta dalle attività presenti nel comprensorio capallese e dintorni, ha determinato un costante incremento del traffico veicolare (anche pesante) che in buona parte si riversa proprio in via dei Confini, la quale viene attraversata in entrambi i sensi di marcia nella direzione Prato–Campi–Firenze senza disporre delle necessarie caratteristiche infrastrutturali e di elementi di mitigazione dell'impatto che renderebbero più sostenibile la presenza di un tale flusso veicolare all'interno di un centro tanto densamente abitato.

È da almeno un paio di lustri che i cittadini di Capalle segnalano la condizione di crescente disagio che sono costretti a vivere quotidianamente nella fruizione degli aree pubbliche (e non solo) di via dei Confini per i seguenti motivi, (ormai ben noti):

1. Insostenibile flusso di traffico veicolare (anche di mezzi pesanti)

Il flusso del traffico veicolare, con i **1000 veicoli/ora** ha raggiunto livelli di criticità insostenibile per una strada dalle caratteristiche come quelle di via dei Confini: tipicamente urbana, con la facciata delle abitazioni immediatamente prospiciente la carreggiata; e per lunghi tratti mancante di marciapiede. Essa è quotidianamente congestionata da lunghe file di automezzi nelle ore di punta; e l'inquinamento acustico e da polveri sottili sono padroni incontrastati dell'ambiente circostante e costringono gli abitanti a rinchiudersi in casa. Ma spesso accade anche, come nelle ore centrali della mattinata o di sera, quando il traffico è meno intenso, che è attraversata da automezzi o motocicli lanciati a velocità proibitive per un centro abitato.

2. Forti carenze nella sicurezza stradale

Via dei Confini si presenta con due tratti rettilinei raccordati dalla curva in prossimità della scuola elementare "E. Salgari"; tale caratteristica permette ai **veicoli di passaggio in entrambi i sensi di marcia**, compatibilmente con le caratteristiche del traffico presente, di **raggiungere velocità proibitive che insieme alle assenze di semafori pedonali, di dissuasori di velocità e di adeguate strisce pedonali rende difficoltoso ed insicuro l'attraversamento della sede stradale da parte dei pedoni**. Una prova evidente è costituita dal numero significativo di incidenti stradali verificatisi in questi ultimi anni, alcuni dei quali mortali, occorsi a pedoni impegnati nell'attraversamento della stessa.

3. Assenza di tratti di marciapiede

Per lunghi tratti lungo la sede stradale manca il marciapiede, e l'unico elemento di raccordo tra il muro che delimita il confine delle abitazioni/immobili e il margine della carreggiata è costituito da una cunetta per la raccolta delle acque meteoriche, realizzata in conglomerato di cemento misto a pietrame con una sezione non ben definita; l'andamento a tratti sconnesso e la presenza al suo interno di alcuni cumuli di asfalto impedisce il libero deflusso delle acque meteoriche che anziché raggiungere i pozzetti di raccolta del sistema fognario comunale spesso ristagnano e vengono assorbite dal fondo stradale e dalle fondazioni delle case limitrofe.

Una documentazione fotografica e video attesta come questa condizione sia assolutamente incompatibile con la sicurezza dei pedoni, i quali sono costretti nei loro spostamenti a costeggiare o addirittura ad invadere pericolosamente la carreggiata impegnata dagli automezzi in marcia; per lo

stesso motivo è facilmente comprensibile lo stato di disagio vissuto dalle persone disabili e/o anziane residenti in via dei Confini e dintorni.

4. Assenza di adeguati parcheggi

Le caratteristiche attuali della strada, percorsa dagli automezzi nei due sensi di circolazione, **impediscono quasi ovunque la presenza di parcheggi**. Spesso alcuni cittadini o gli avventori dei negozi sono indotti a parcheggiare la propria autovettura ai margini della strada, accostandola a ridosso del muro che delimita il confine degli edifici, e impedendo ai pedoni il passaggio all'esterno della carreggiata.

5. Inquinamento acustico

Il problema dell'inquinamento acustico è disciplinato dalla normativa nazionale e regionale che stabilisce nei diversi contesti, per il livello equivalente di rumore, i valori limite di immissione e di attenzione; e il superamento di tali valori deve far scattare il cosiddetto piano di risanamento acustico che nel caso specifico risulta essere di competenza del Comune di Campi in quanto Ente gestore del tratto di infrastruttura stradale su cui insiste il traffico veicolare che è la causa del disagio acustico su Capalle in generale, e nel tratto di via dei Confini in particolare.

Nella tabella di seguito si riportano i valori del livello equivalente di rumore misurati su alcune facciate di edifici posti in via dei Confini, uno dei quali è un ricettore sensibile (la scuola "E. Salgari") riportando a fianco i valori limite per gli stessi ricettori ammessi dalla normativa di riferimento. I rilievi fonometrici sono stati effettuati in corrispondenza della facciata degli edifici, quindi lungo la fascia di pertinenza della sede stradale; e pertanto la norma di riferimento è il DPR 142/2004, di cui sono riportati i valori limite di immissione del periodo diurno in cui sono state effettuate le misure

Postazione	Leq(A)	Lmx(A)	Periodo Diurno	Data	Valore limite
Facciata scuola "E Salgari"	73	81	15 - 16	20/12/13	50
Via Confini lato "Farmacia Comunale"	76	82	17 - 18	20/12/13	65
Via Confini 89	73	80	14 - 15	20/12/13	65
Via Confini 89	69	71	11 -12	2/2/2014	65

6. Inquinamento da polveri sottili

Diversi studi, tra cui alcuni dell'OMS, hanno ormai accertato che l'Italia è tra le aree più critiche d'Europa per i livelli elevati di polveri sottili nell'aria, insieme a Polonia, Slovacchia, Turchia e all'area balcanica. Circa l'80 per cento della popolazione dell'UE, magari senza saperlo, è esposto a livelli di particolato atmosferico (Pm10 e Pm2,5) superiori rispetto ai valori stabiliti dall'Oms. La causa primaria di questa forma di inquinamento risulta essere il traffico veicolare e le sue caratteristiche e **fra tutte le soluzioni indicate per mitigare tale effetto è sempre presente quella di adottare un senso unico di circolazione**.

Risposte a dubbi o quesiti emersi:

C'è il rischio di portare un problema laddove non c'è

Non è questa la chiave di lettura corretta, è compito dell'Amministrazione equilibrare sia le situazioni di agio che quelle di disagio, cioè equi-distribuire un problema al fine di diluirlo e rendere migliore la qualità della vita per chi ha vissuto 40/50 anni in una situazione insostenibile.

Raggio di curvatura

Elemento assolutamente non limitativo, in riferimento alle normative esistenti, tanto che vi transita anche un mezzo Autobus Articolato senza alcun problema.

Rallentamenti/Congestionamenti

Queste soluzioni, che evidenzia una struttura della carreggiata tortuosa, sono volutamente attuate al fine di limitare le velocità nei centri abitati (altrimenti è inutile inserire cartelli con limite 30km/h) e facilitano il miglioramento della sicurezza stradale.

Semaforo

Il semaforo secondo la soluzione presentata non rappresenterà una problematica né da un punto di vista tecnico né da un punto di vista economico (Rif. Proposta in pianta).

Sparti traffico

In una prima fase (nel periodo dell'attuazione della sperimentazione) lo spartitraffico potrebbe essere mantenuto e verificare di utilizzare una parte della carreggiata per parcheggi o ingressi dei residenti all'interno dei parcheggi interni (utilizzo del New Jersey)

Scuola in Via Tabernacolo/Campo Sportivo

La scuola presente in Via del Tabernacolo ha uno spazio (in riferimento al fronte strada) che la pone assolutamente in sicurezza, tra l'altro nelle nostre simulazioni su rilevazioni Fonometriche non supererebbe i limiti consentiti.

Questo anche per la conformazione della strada, che in quel tratto essendo tortuosa consentirebbe ai veicoli un rallentamento della velocità.

Il campo sportivo non rappresenta un ricettore sensibile e ci sarebbe tutto lo spazio (attraverso l'istituzione del senso unico) per favorirne in sicurezza l'accesso e l'inserimento di parcheggi (anche a lisca di pesce).

Costo dell'operazione

Per l'avvio della sperimentazione occorrerà rendicontare:

- a. Costo del New Jersey (anche se immaginiamo che il comune ne abbia già disponibili e possano essere utilizzati)
- b. Costo delle strisce provvisorie (parcheggi via confini, strisce provvisorie, parcheggi via del tabernacolo)
- c. Costo dei cartelli stradali provvisori (o definitivi)

Il costo dell'operazione è contenuto ad un max di 20.000 di spesa.

f. Riferimenti su materiale di approfondimento

> Progetto Di Strade e Mobilità Sostenibile

<http://www.webstrade.it/corsi/LPU/gerarchia-strade.pdf>

> Legambiente "Mal'aria di città 2013". L'inquinamento atmosferico ed acustico nelle città italiane

> Comune di Cervia - Settore Pianificazione Territoriale e urbanistica

"Linee guida per la progettazione delle infrastrutture viarie nell'ambito dei piani urbanistici attuativi

> Politecnico di Bari "Organizzazione della sede stradale"

> Treno verde analisi - Setino

www.setino.it/Treno%20verde%20analisi.htm

> Dati sui miglioramenti dei Comuni limitrofi

<http://www.piananotizie.it/signa-gli-soramenti-del-pm10-diminuiti-del-65-in-4-anni/>

> Pm10, processo Domenici-Martini: "Previsti 347 morti per lo smog"

<http://altracitta.org/2009/04/25/pm10-processo-domenici-martini-previsti-347-morti-per-lo-smog/>

> Infrastrutture varie nelle strade urbane e metropolitane

http://www.stradelandia.it/Corsi/Dispense/DispenseUrbane/assets/Dispense_2013.pdf