

COMUNE DI CASTAGNETO CARDUCCI

REGOLAMENTO URBANISTICO

SOTTOSISTEMA DELLA MOBILITÀ

(relazione descrittiva)

1. La continuità con il Piano Strutturale

Il Regolamento Urbanistico, quale atto di governo mediante il quale viene disciplinata l'attività urbanistica ed edilizia del territorio, costituisce il "braccio" operativo delle linee di indirizzo emerse nel Piano Strutturale.

In generale (a prescindere dallo specifico sistema di approfondimento), l'esigenza primaria si è concentrata su interventi riguardanti il patrimonio edilizio esistente, alla creazione di nuovi servizi e nuove attività ricettive, i quali, per essere efficienti e qualificanti, dovranno essere sostenuti attraverso azioni che prevedano:

- ampliamento e completamento di edifici esistenti in relazione alla possibilità di effettuare interventi che contribuiscano a migliorare la qualità degli spostamenti;
- creazione di nuovi servizi alla collettività che consentano la ristrutturazione e la costruzione di nuovi tratti di strada.

In tal senso, il disegno della viabilità esterna ed interna permetterà di ritrovare o trovare ex-novo tutti quei servizi alla mobilità attualmente insufficienti (parcheggi, nodi di scambio, etc...). Ma non solo: l'analisi del sistema della mobilità che caratterizza il territorio comunale di Castagneto Carducci (di cui si trova dettagliata descrizione nel relativo documento di Piano Strutturale), ha indotto a pensare una struttura viaria che sia:

- funzionale a livello di rete;
- sicura nelle sezioni viarie "correnti" e nei nodi di scambio;
- integrata con l'utenza debole, sia pedonale che ciclabile

Le dimensioni e le diverse caratteristiche socio-economiche dei principali poli urbani di attrazione (Donoratico, Marina di Donoratico, Bolgheri, Castagneto Carducci), si sono tradotte in un ridisegno della mobilità fortemente strutturato nella "Città della Piana", più puntuale e di dettaglio nei rimanenti ambiti di intervento.

In ogni caso, le soluzioni proposte e dettagliate nelle schede di intervento, prendono corpo a partire da una precisa connotazione funzionale dell'intero sistema viario.

2. La funzione della maglia viaria

Ai fini della valorizzazione delle infrastrutture viarie, dal punto di vista della funzionalità e della sicurezza, risulta fondamentale individuare un ordinamento delle strade basato sia sulla funzione ad esse associata nel territorio, sia sulla funzione da essa assolta all'interno della rete stradale di appartenenza. A tal proposito, con riferimento a quanto previsto dalla classifica funzionale delle strade (in accordo sia al

Codice della Strada che al DM 6792/01), in Figura 1 si riporta l'ipotesi di rete per la maglia viaria principale afferente al Comune di Castagneto Carducci; in Figura 2 il dettaglio del centro urbano di Donoratico ("Città della Piana").

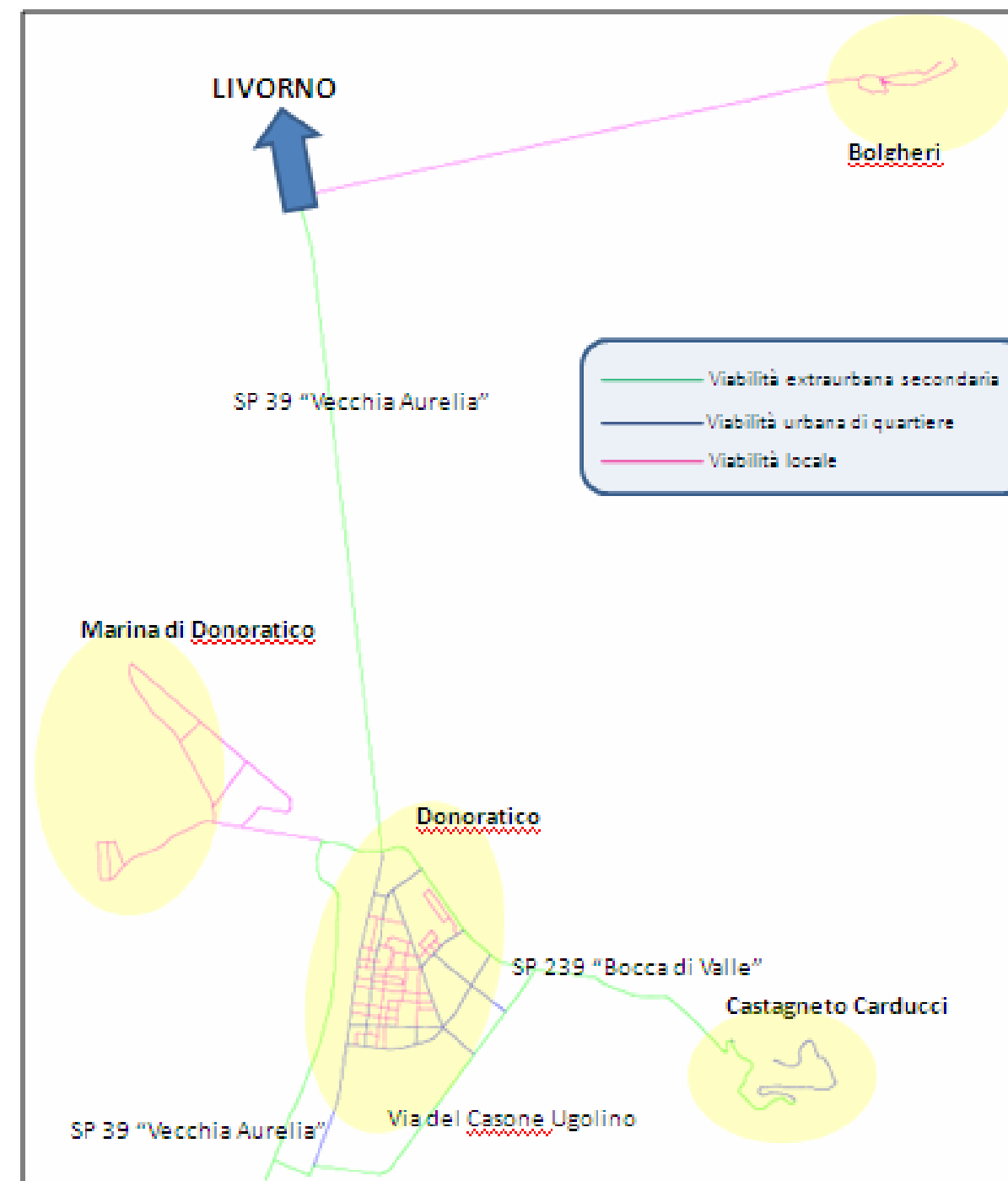


Figura 1: Classifica funzionale della maglia viaria "principale"

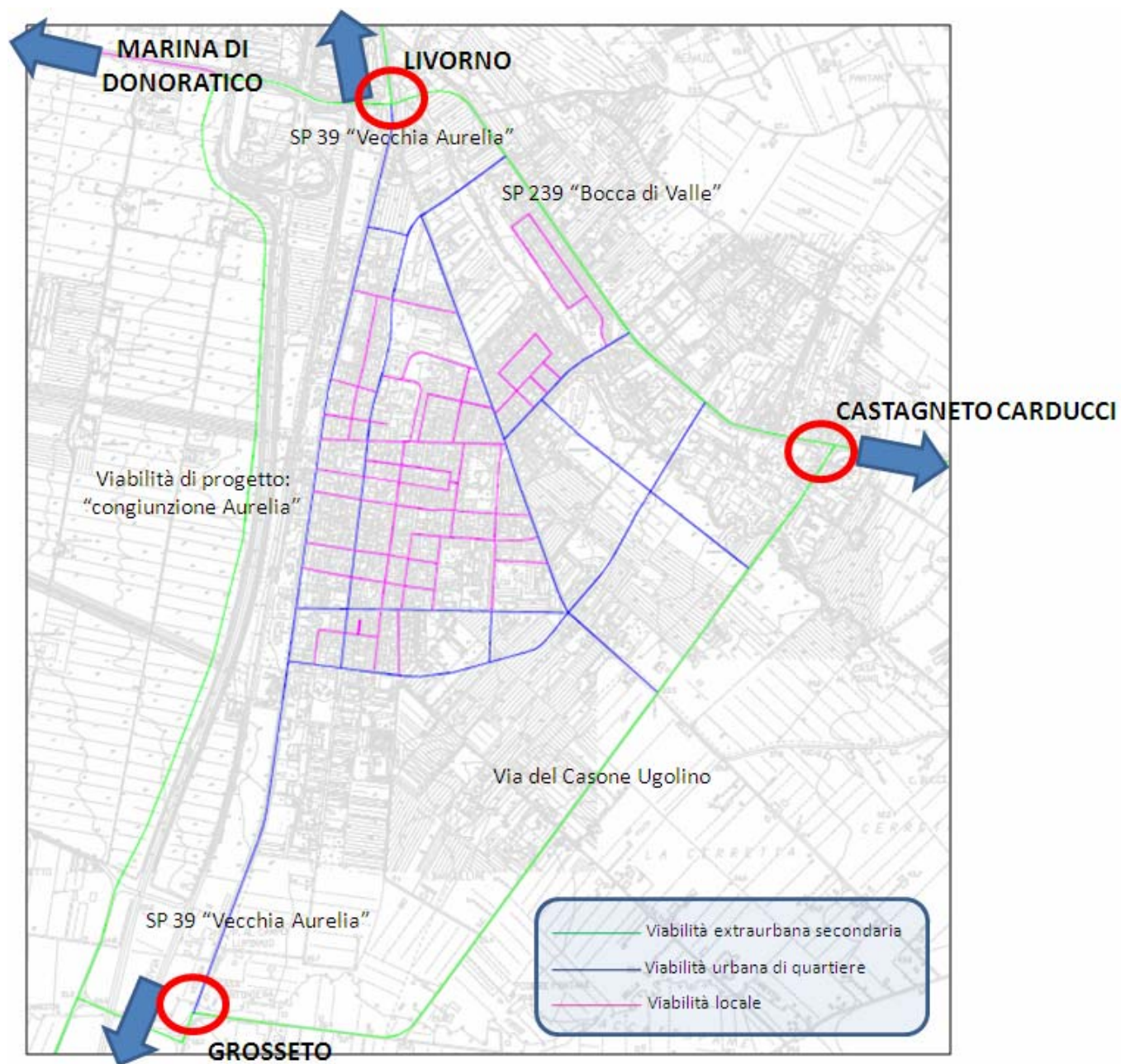


Figura 2: Classifica funzionale della maglia viaria "principale": dettaglio del centro urbano di Donoratico

L'idea di rete che viene proposta, soprattutto con riferimento al contesto della "Città della Piana", prevede:

- la presenza di una viabilità "principale" che costituisca l'ossatura di adduzione al sistema urbano ("viabilità extraurbana secondaria");
- di restituire il carattere di strada urbana alla via Aurelia ("scaricandola" quanto più possibile dei traffici di attraversamento, attraverso un sistema di "nodi porta" raccordati alla viabilità esistente dal nuovo itinerario di collegamento denominato "congiunzione Aurelia" in figura), al fine di renderla più fruibile alla popolazione stessa di Donoratico;

- la realizzazione di una maglia viaria di quartiere e locale in grado di smistare i flussi interni e garantire l'accessibilità dei diversi poli di attrazione dislocati nel territorio.

3. La viabilità esistente e gli interventi di nuova progettazione

Gli interventi sulle infrastrutture viarie inseriti nelle schede del Regolamento Urbanistico, sono classificati come "viabilità di nuova progettazione" o come "viabilità esistente soggetta ad interventi di riqualificazione". Nelle figure seguenti sono riportate le relative mappe tematiche, con riferimento ai centri urbani di Donoratico, Bolgheri, Castagneto Carducci. Si rimanda alle tavole allegate al R.U. per un maggior dettaglio dei particolari.

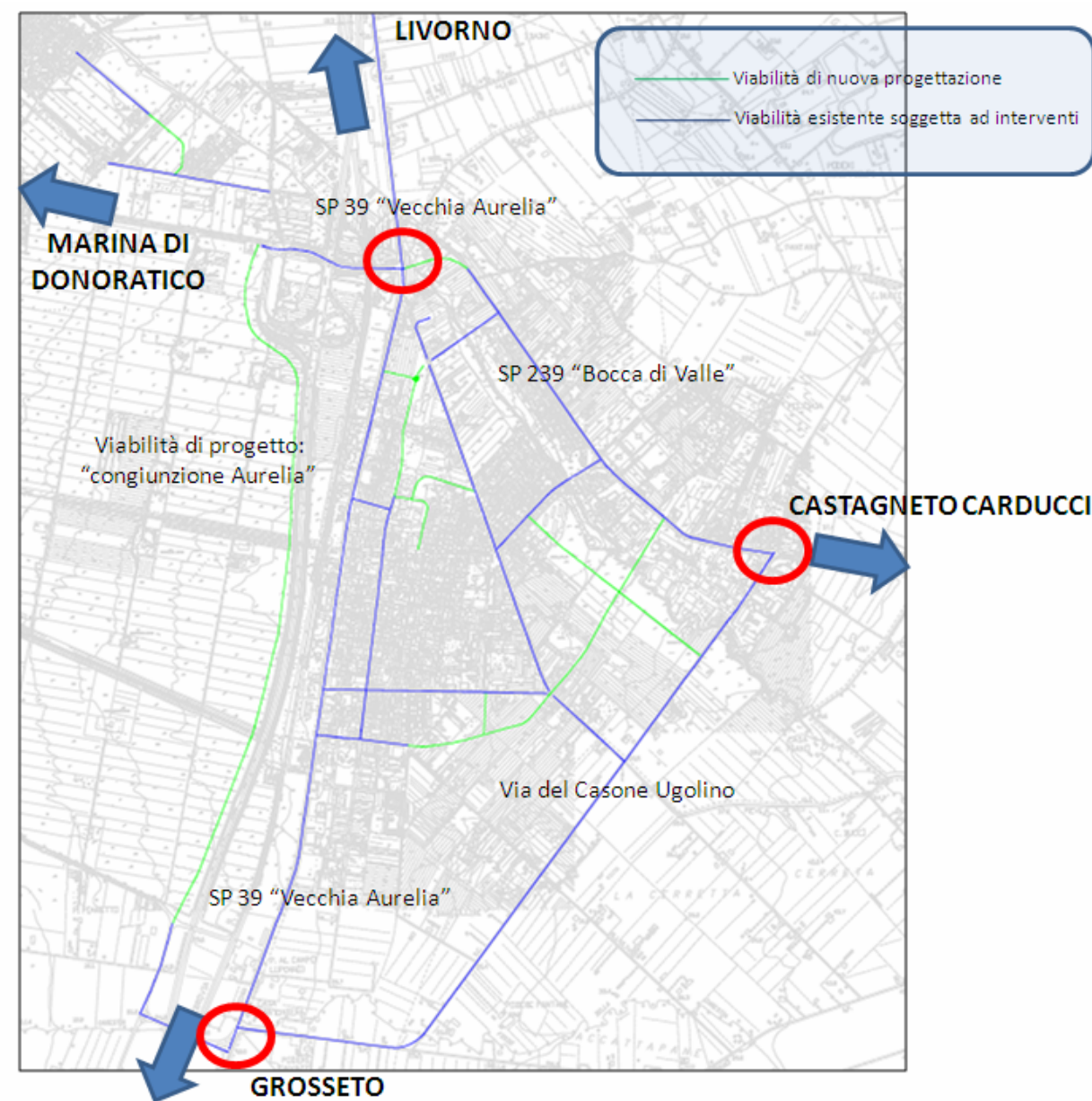


Figura 3: Interventi di nuova realizzazione e di riqualificazione nel centro di Donoratico

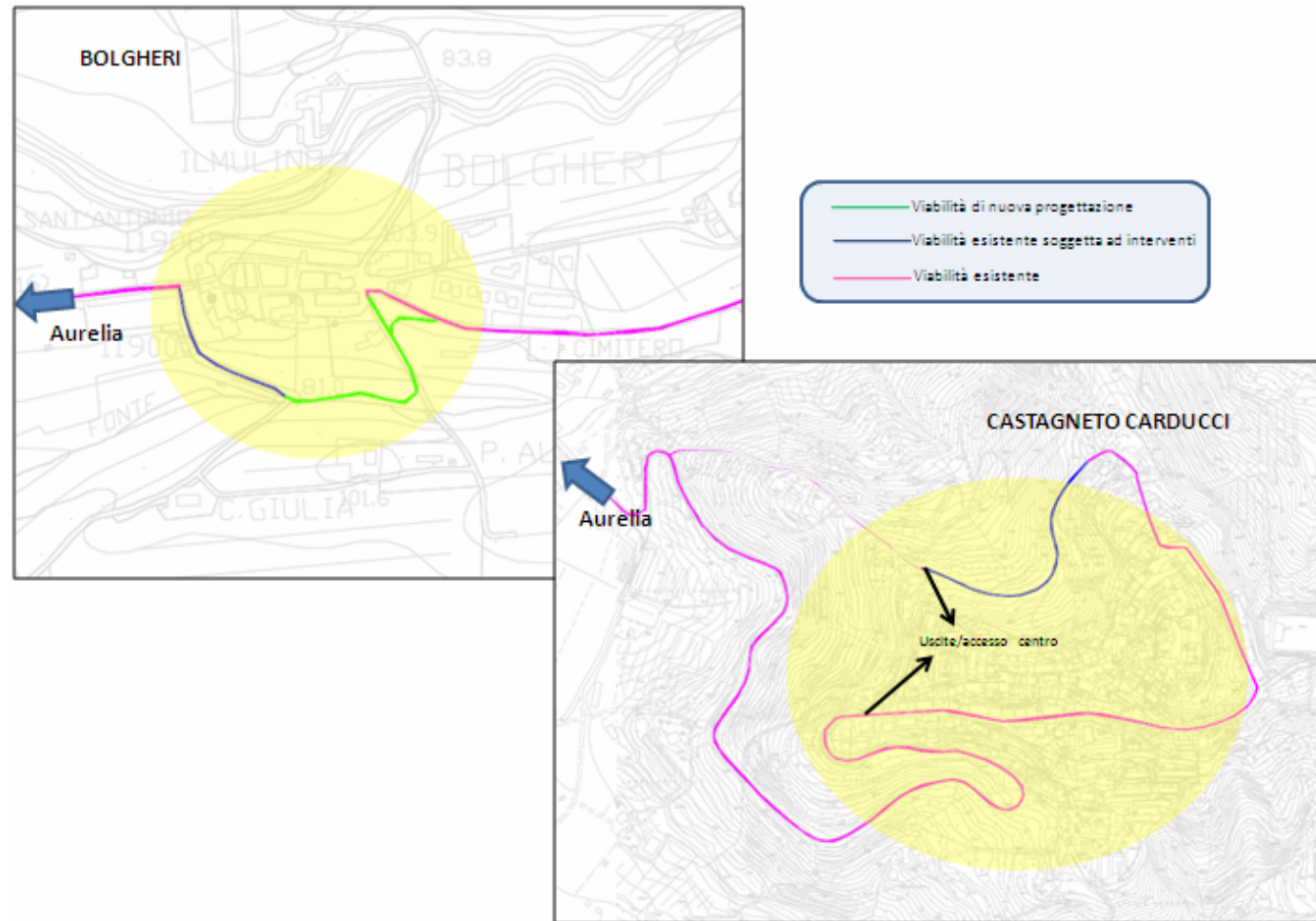


Figura 4: Interventi di nuova realizzazione e di riqualificazione nel centro di Bolgheri e Castagneto Carducci

4. La rete ciclabile tra Donoratico e Marina di Donoratico

La favorevole conformazione plano altimetrica ha permesso di caratterizzare un itinerario ciclabile in grado di agevolare i collegamenti tra Donoratico e Marina di Castagneto. Il progetto di rete previsto nel R.U. (e di cui nella figura a seguire si riporta lo stralcio del centro di Donoratico) prevede l'utilizzo dell'attuale pista ciclabile di Via Giacomo Matteotti e del percorso esistente tra il sottopasso della stazione ferroviaria e Marina di Donoratico.

Lungo l'itinerario individuato si deve privilegiare l'utente ciclista, progettando opportunamente tutte le intersezioni con la viabilità ordinaria: a tal fine, lo stesso "sedime" ciclabile già presente su Via Matteotti, dovrà essere riqualificato proprio in corrispondenza delle intersezioni (ad oggi regolate con precedenza a favore delle autovetture).

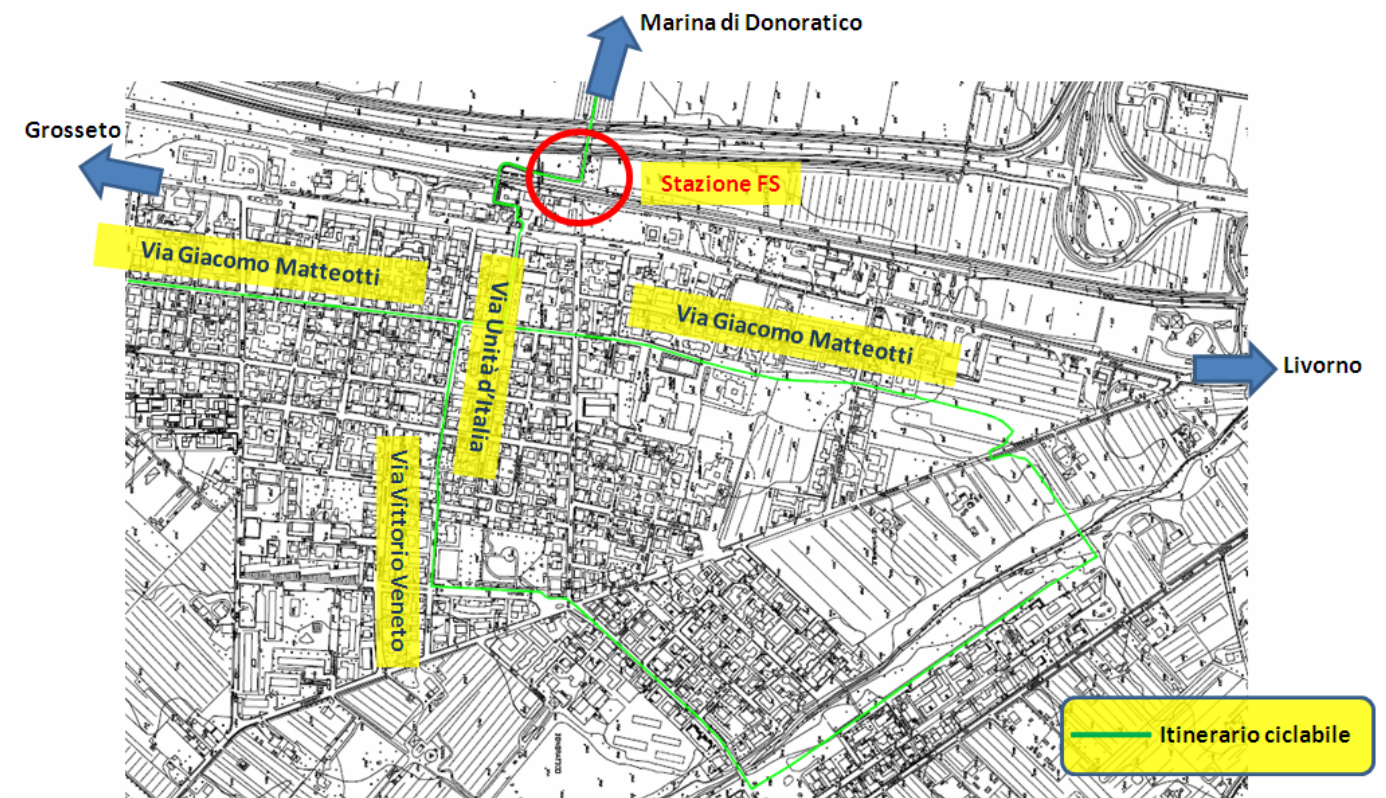


Figura 5: La rete ciclabile nell'abitato di Donoratico

5. La progettazione della maglia viaria

Alla luce di quanto affermato nei precedenti paragrafi, in Figura 6 è semplificata la progettazione della rete stradale (esistente e di progetto) afferente all'ambito urbano di Donoratico. Il dettaglio progettuale è descritto con maggiore precisione nelle schede di accompagnamento alla presente relazione.

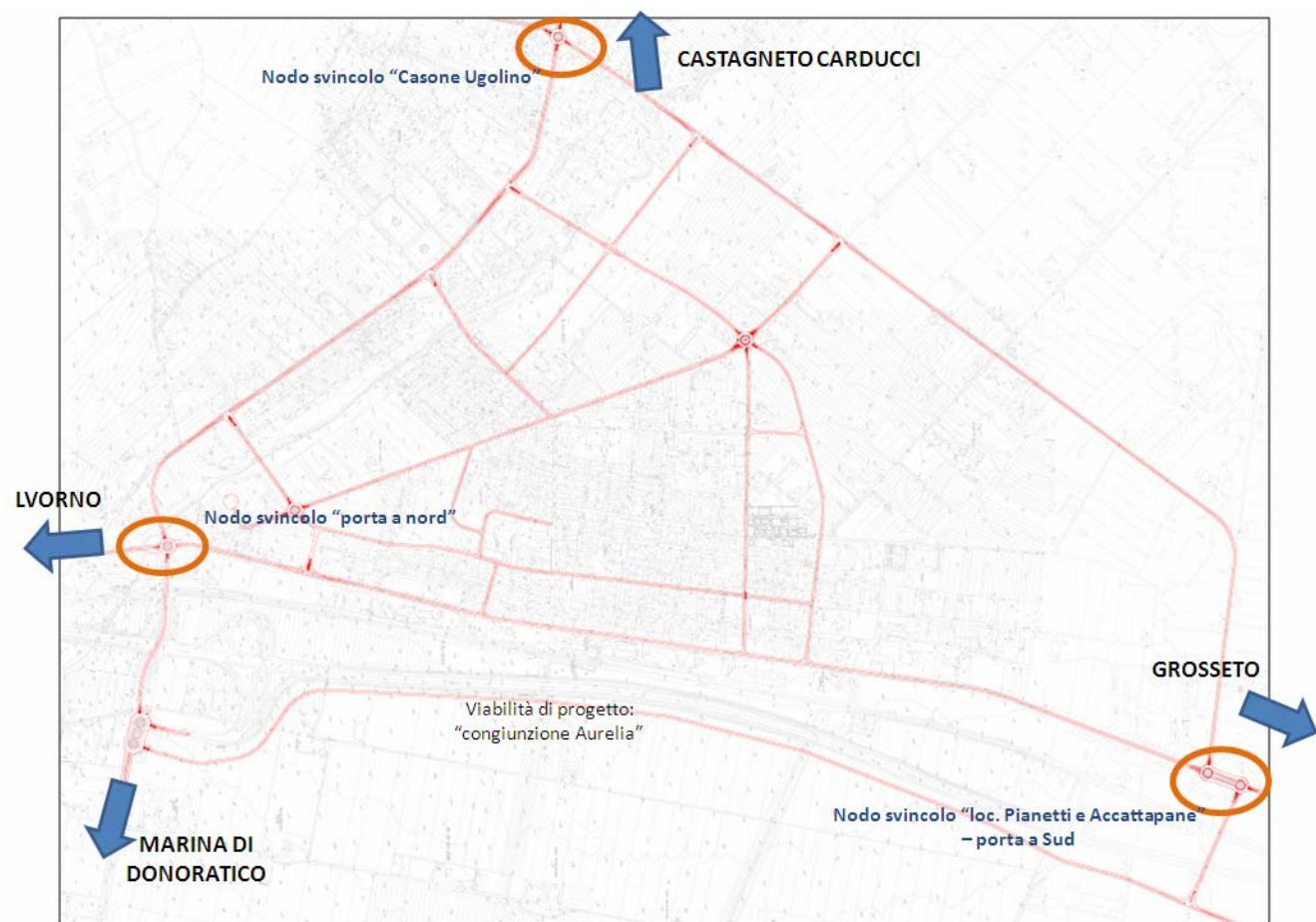


Figura 6: La maglia viaria di Donoratico

5.1. La definizione delle "sezioni tipo"

A livello di Piano Regolatore Generale, e quindi di R.U., si ritiene troppo "vincolante" l'imposizione di una determinata sezione tipo (la quale dipende dai sensi di circolazione, dalla decisione o meno di concedere la sosta, la disposizione degli accessi,...), bensì appare ragionevole individuare (per ogni tipologia di strada) delle "invarianti" che esprimano i requisiti di "civiltà" che il progettista intende trasmettere. A nostro avviso questo "segno di civiltà" si identifica nel disporre adeguati passaggi pedonali, che in ambito urbano di traduce nel realizzare marciapiedi di larghezza maggiore od uguale di 2 m.

A tal proposito, con riferimento alla schema funzionale di Figura 2 e Figura 1, per ciascuno dei livelli di rete (extraurbana secondaria, urbana di quartiere e locale) e distinguendo tra interventi su strade esistenti o di

nuova progettazione, si propone le possibili soluzioni (dettagliate nelle schede allegate al R.U.):

- *extraurbana secondaria*

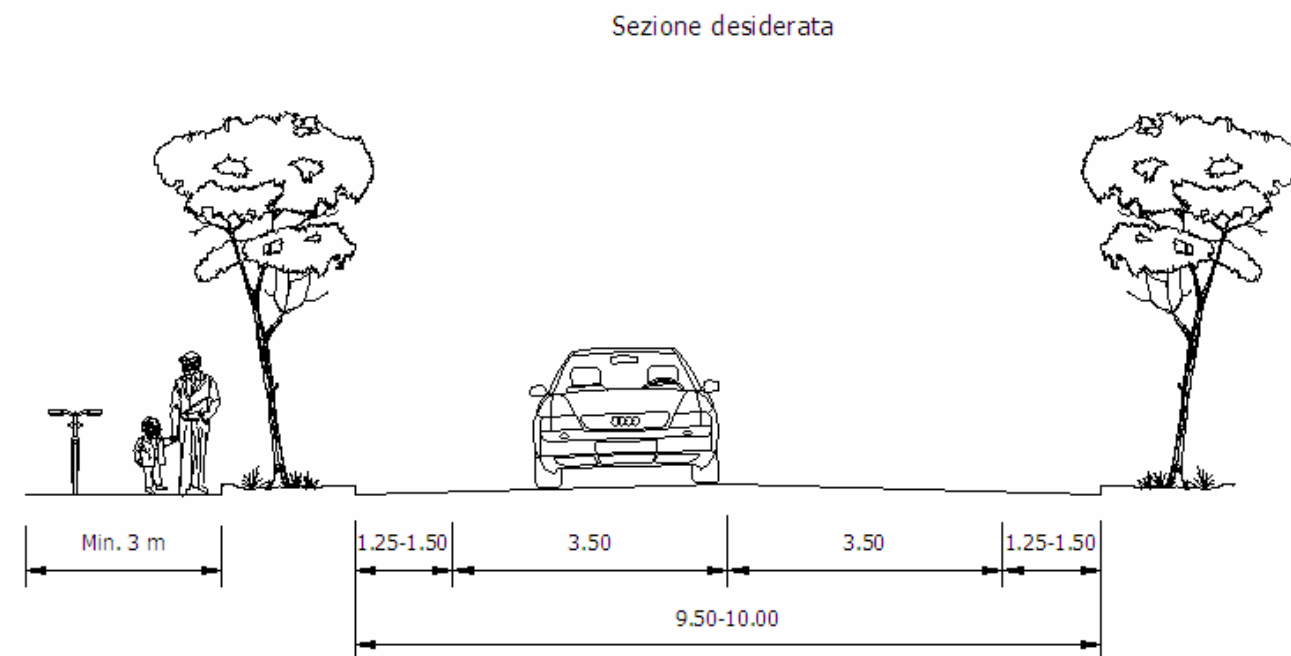


Figura 7: Rete extraurbana secondaria: sezione "desiderata" per strade di nuova realizzazione

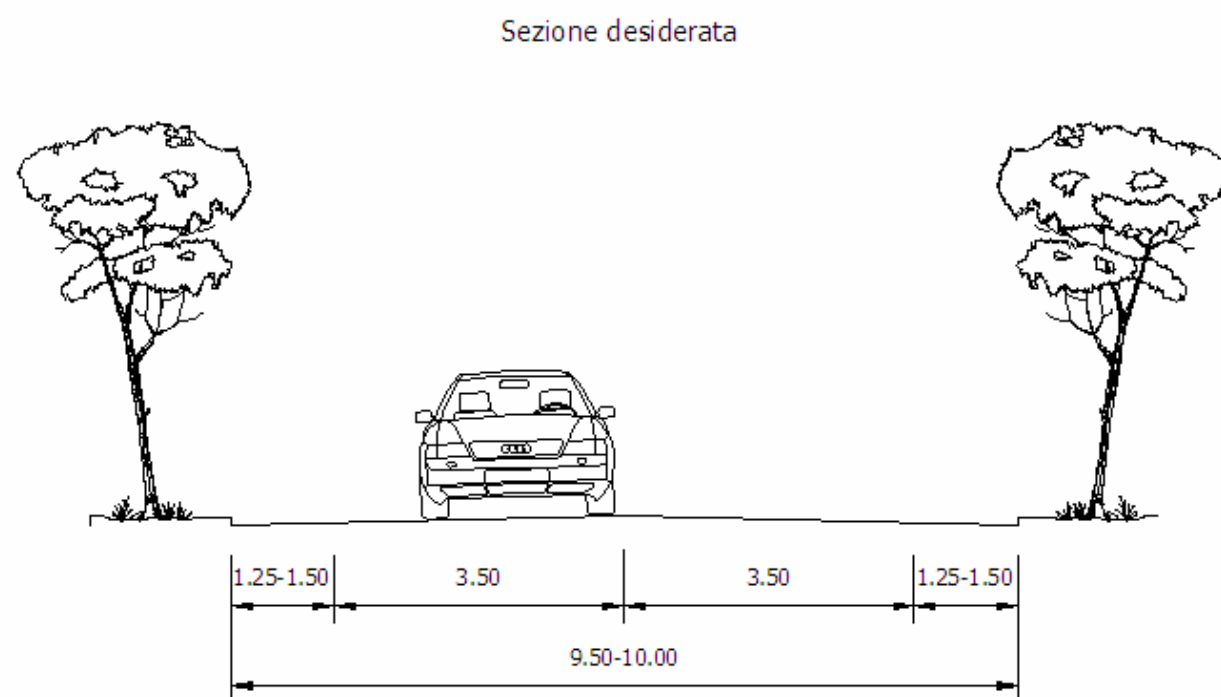


Figura 8: Rete extraurbana secondaria: sezione "desiderata" per strade di nuova realizzazione

- urbana di quartiere

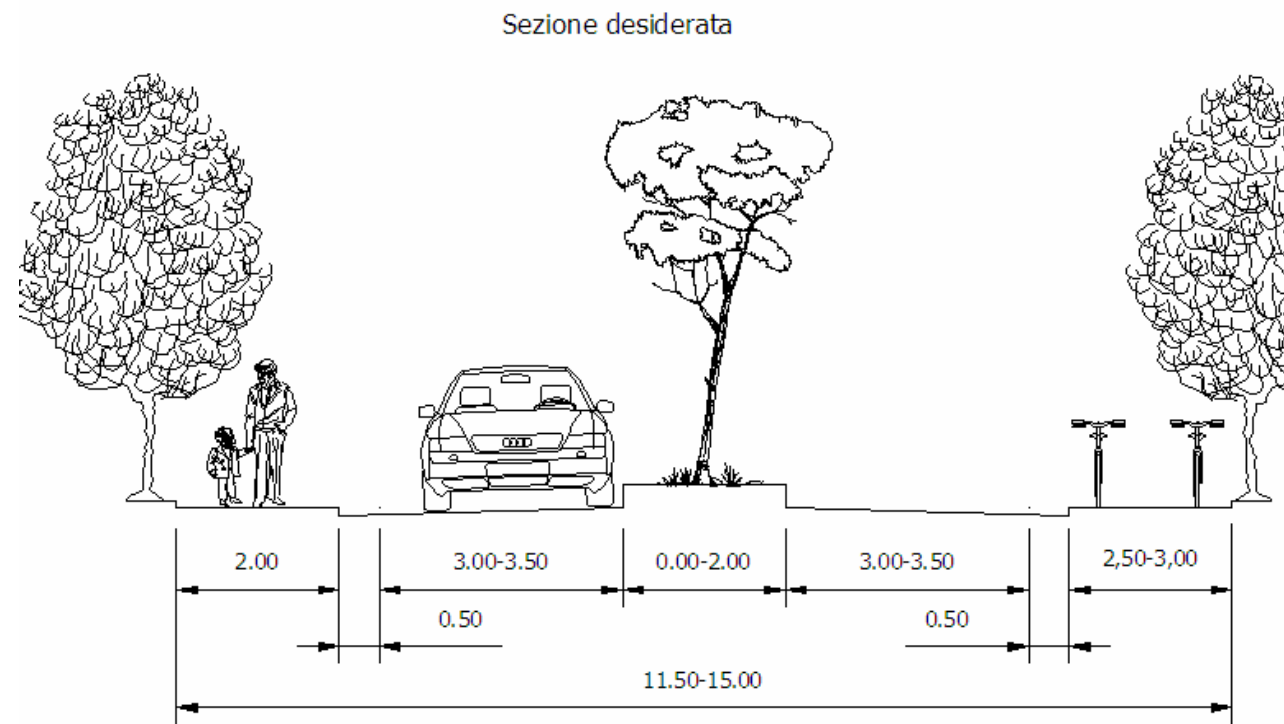


Figura 9: Rete urbana di quartiere: sezione "desiderata"

- rete locale

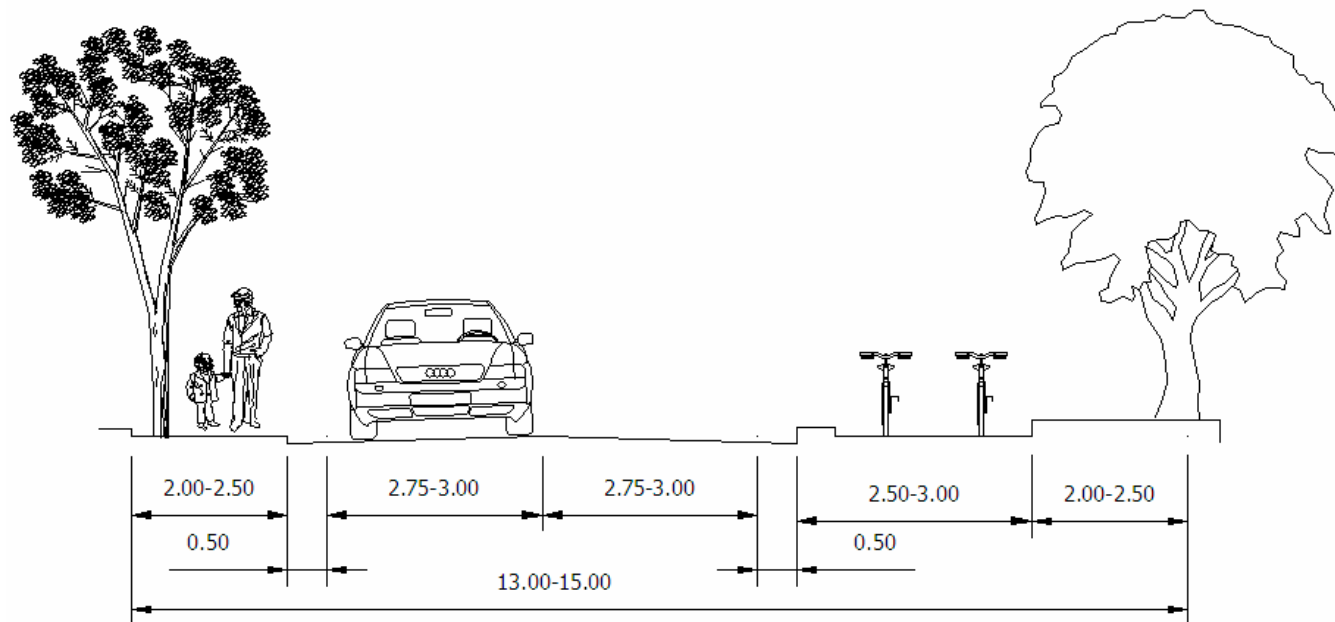


Figura 10: Rete locale: sezione "desiderata"

5.2. La tipologia dei nodi viari

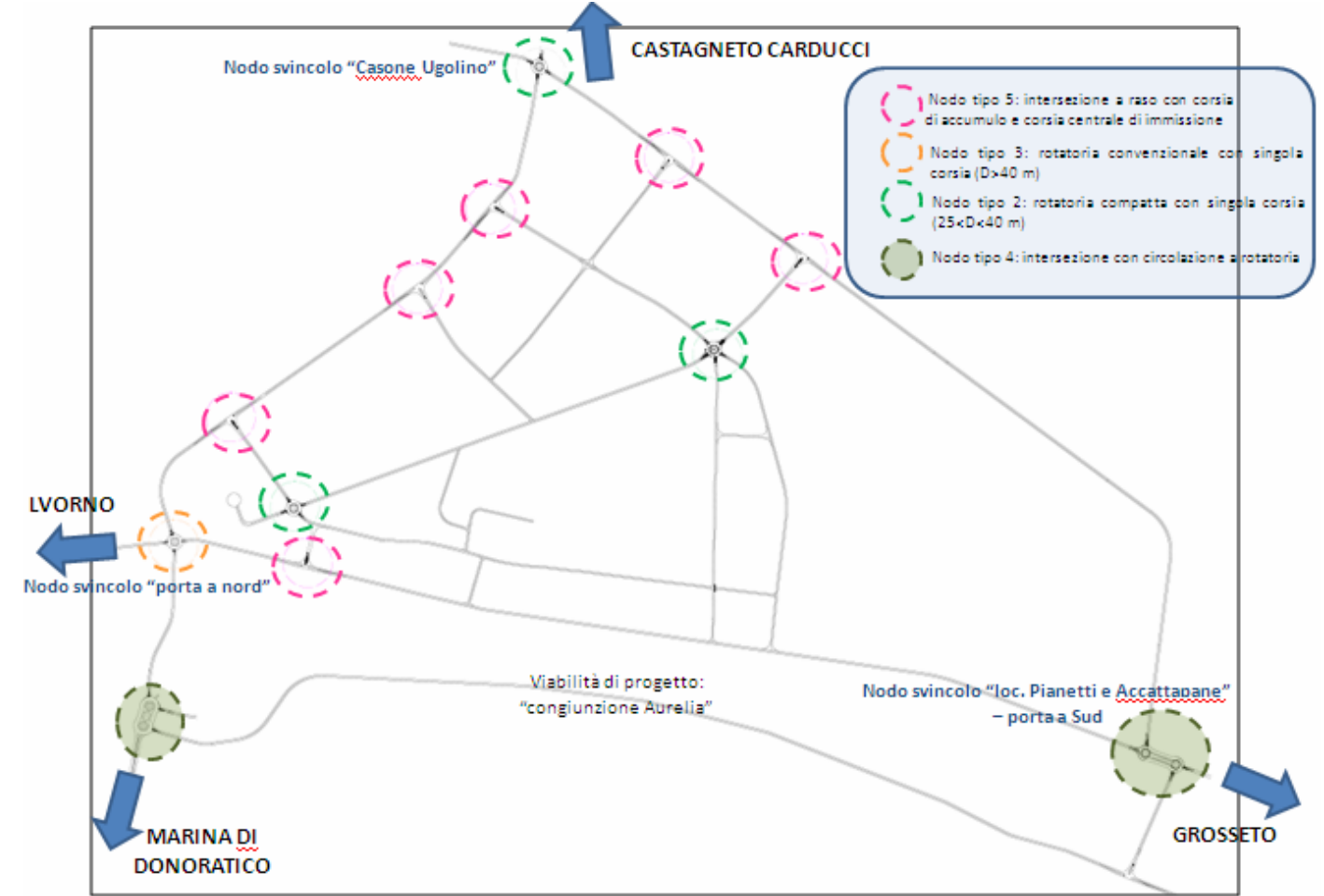


Figura 11: La tipologia dei nodi viari: dettaglio della rete di Donoratico

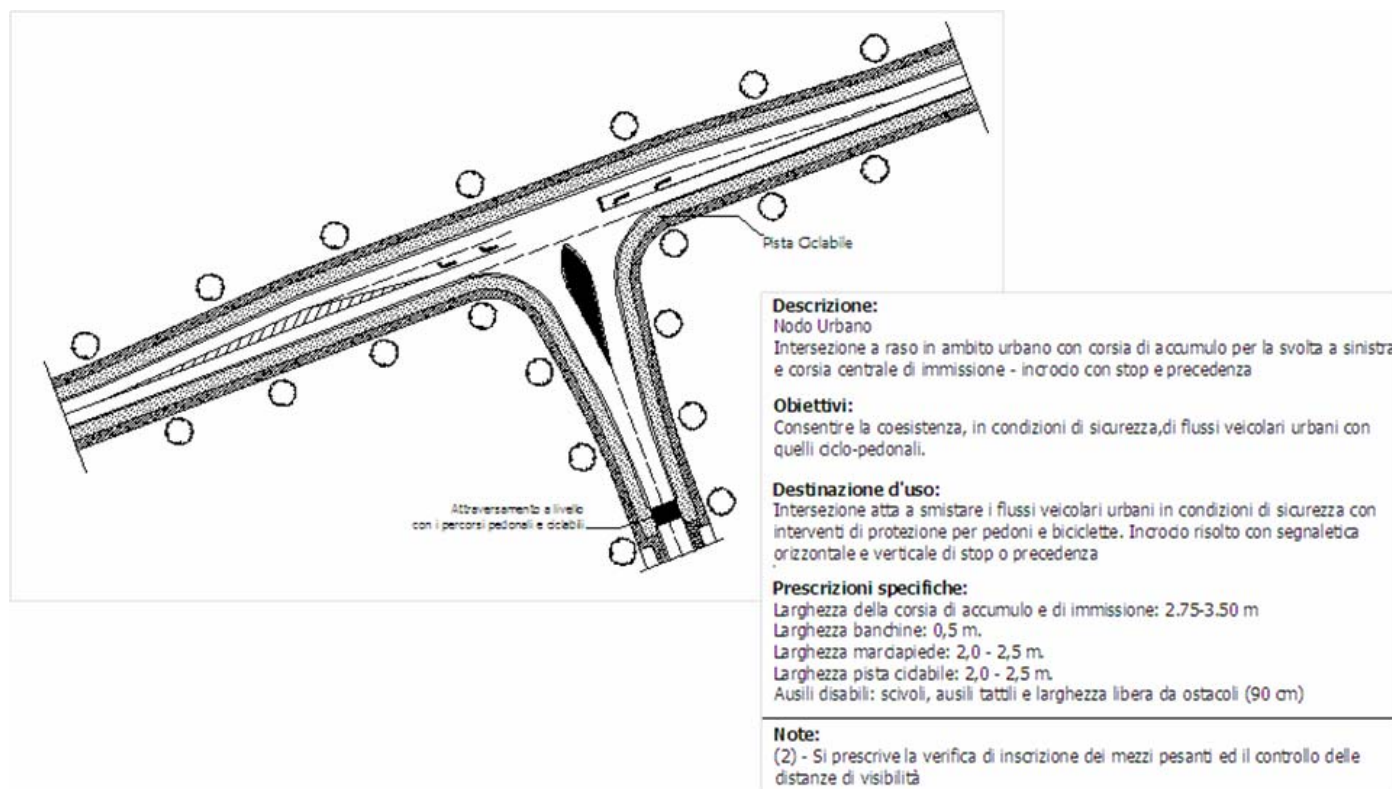


Figura 12: Nodo tipo 5: intersezione a raso con corsia di accumulo e corsia centrale di immissione

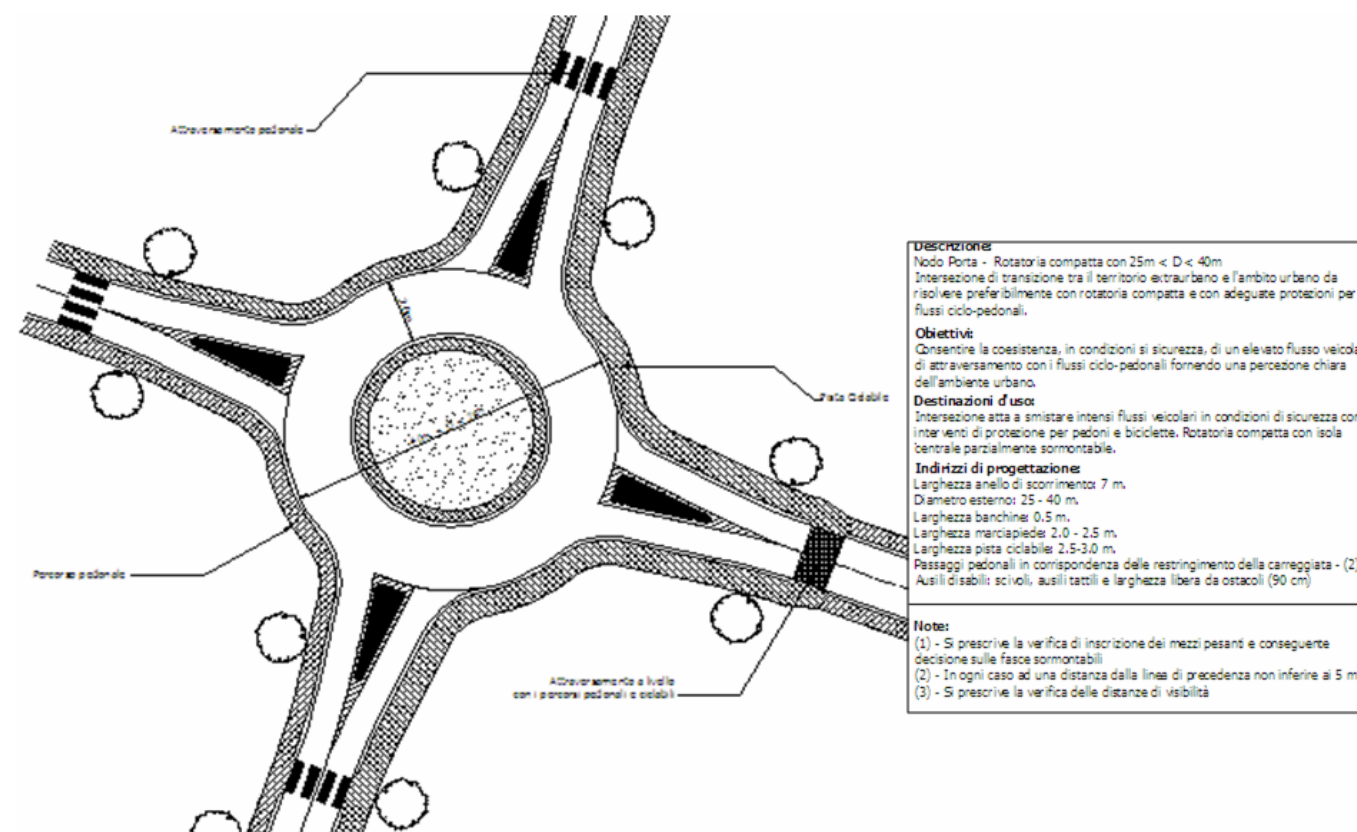


Figura 14: Nodo tipo 2: rotatoria compatta con singola corsia

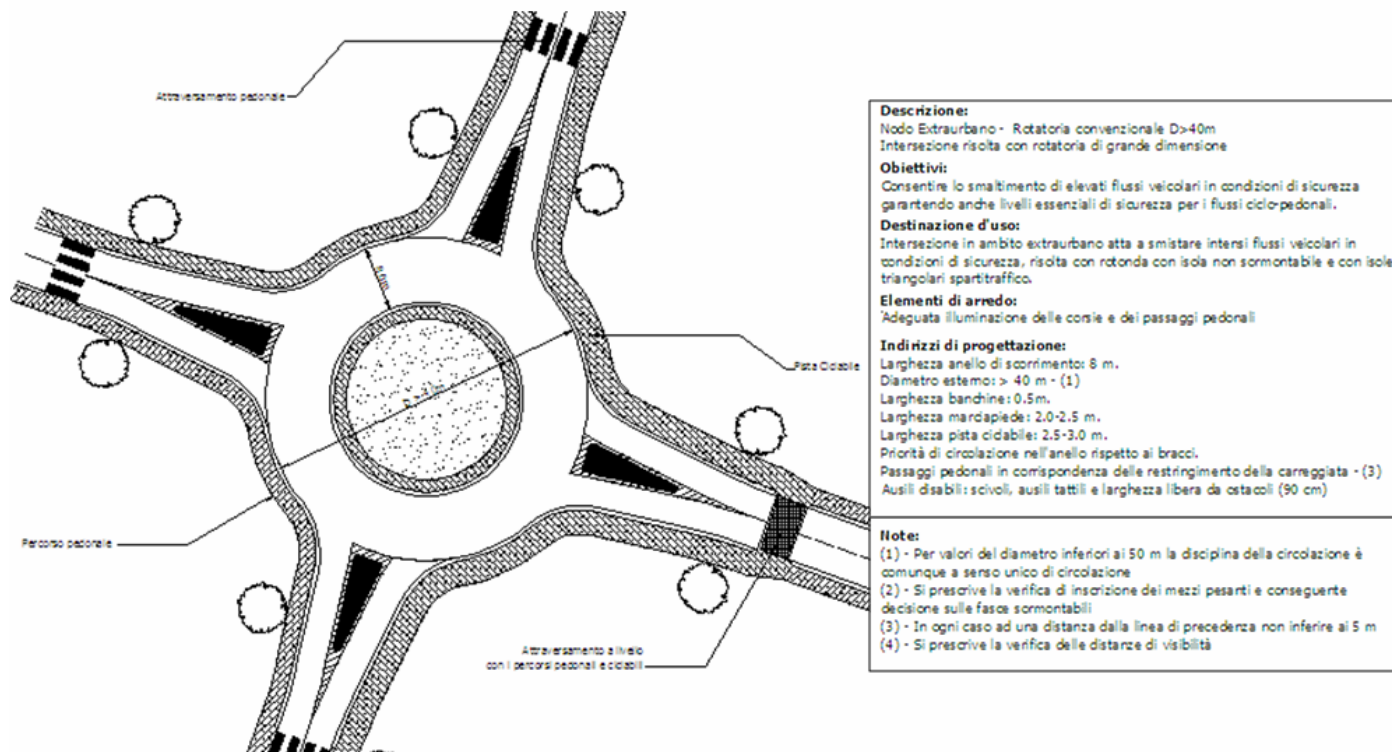


Figura 13: Nodo tipo 3: rotatoria convenzionale con singola corsia

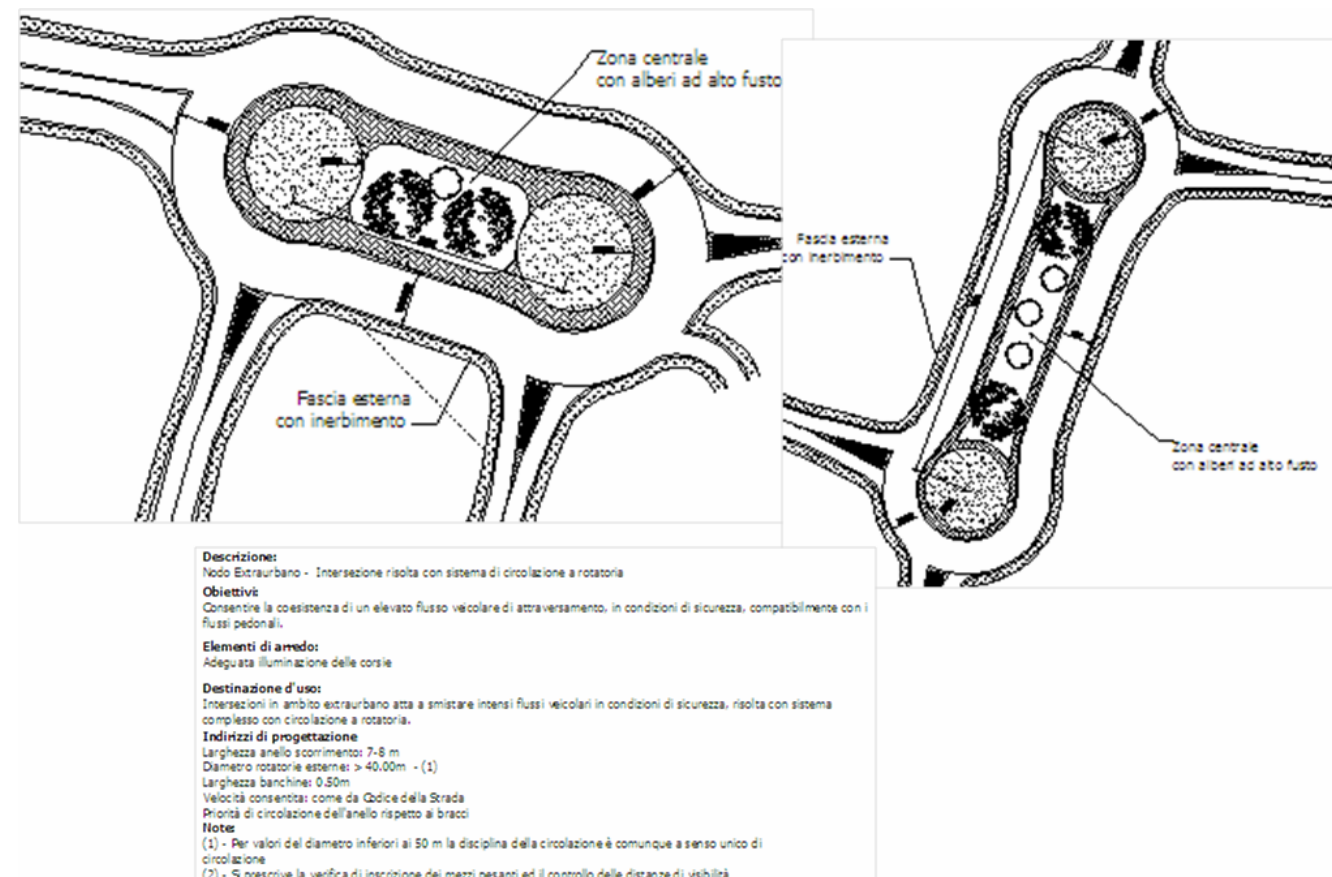


Figura 15: Nodo tipo 4: soluzioni "ad hoc" con circolazione a rotatoria