

OGGETTO: Osservazioni Puntuali al Progetto tramviario 3.2.2

Introduzione

L'associazione FIAB - Firenze Ciclabile, che fa parte della FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), si occupa nel territorio fiorentino di promozione della mobilità ciclabile e più in generale delle azioni e comportamenti a favore dell'ambiente.

Dopo aver esaminato la documentazione presentata dal Comune di Firenze, desideriamo fornire le seguenti osservazioni riguardanti in particolare l'infrastruttura ciclabile che, sebbene nei progetti sia secondaria rispetto alla Tramvia, viene comunque interessata in molti suoi punti.

Obiettivo di queste osservazioni è richiamare la centralità della mobilità sostenibile, per far sì che il progetto venga realizzato tenendo conto della necessaria transizione dal trasporto privato motorizzato, non più sostenibile, a uno intermodale che punti su mezzi pubblici e spostamenti in bici e a piedi.

Osservazioni

Di seguito troverete una serie di osservazioni puntuali alle varie tavole planimetriche del Progetto Definitivo redatto a maggio 2023 e le relative revisioni 0B e 0C fino a luglio 2023.

FI322 PD INU PL001

1)

L'attraversamento ciclabile tra Via Giovanni Pascoli e viale Don Giovanni Minzoni, è caratterizzato da una zona di attesa semaforica dalle dimensioni limitate rispetto al possibile flusso ciclistico e pedonale.

Questa viene ulteriormente ristretta da un parapetto di lunghezza 2,2m di cui si chiede chiarimenti riguardo l'effettiva necessità e valutandone la rimozione dal progetto.

E' inoltre imperativo che attenzione sia portata ai tempi semaforici dell'attraversamento stesso.

Riteniamo, necessaria l'installazione di segnaletica verticale lampeggiante ad attirare gli automobilisti

durante le fasi provenienti dalle direttrici Libertà e Le cure affinché l'attraversamento risulti sempre percorribile con priorità ciclistica e pedonale, salvo transito veicoli provenienti da Via Masaccio.

L'arrivo della pista ciclabile di via Giovanni Pascoli manca di continuità ciclabile all'incrocio con la ciclabile di viale Don Minzoni, indicando quindi un implausibile breve tratto di cicli condotti a mano. Si richiede che sia mantenuta la continuità ciclabile, allungando la ciclabile di via Giovanni Pascoli fino all'effettivo inizio della ciclabile di viale Don Minzoni.

FI322 PD INU PL001

2)

All'interno dell'area d'intervento, lungo Viale Don Giovanni Minzoni, lato civici dispari, si predispone un'area contrapposta fra le alberature e la ciclabile preesistente.

Pavimentata con materiale bituminoso, questa sembra essere utilizzata solo come sede di due supporti della linea aerea (N.C. 27) e alcuni lampioni facilmente riposizionabili.

Riteniamo che questa area potrebbe incoraggiare eventi di sosta selvaggia con geometria perpendicolare rispetto al senso di marcia. Tale comportamento appare già evidente nelle aree già realizzate di competenza della VACS.

Considerato come la ciclabile in quel tratto presenti dimensioni inferiori ai 2,5 m standard, chiediamo un allargamento della stessa ove la linea aerea lo consenta.

3)

Lungo Viale Don Giovanni Minzoni, ma in maggior misura nella sua porzione finale data la prossimità di una struttura scolastica, appare evidente la completa mancanza di aree adibite alla sosta di biciclette.

Riteniamo importante che queste siano predisposte da progetto in aree dedicate, valutando una possibile riconversione a questo fine dello spartitraffico, attualmente adibito alla sosta scooter, posizionato sopra il sottopasso delle cure.

FI322 PD INU PL002

1)

Il sottopassaggio della ferrovia risulta progettualmente impraticabile dal punto di vista Ciclabile.

Riteniamo che il progetto non possa ignorare questa metodica non congiungendo i due capi delle ciclabili che in corrispondenza di questo terminano.

Per quanto ribadiamo senza mezze misure l'importanza del valutare come unica soluzione accettabile un collegamento ciclabile senza l'obbligo di scendere dalla sella, progettualmente la percorrenza ciclistica risulta peggiorata rispetto allo stato attuale, riteniamo necessaria quantomeno una risagomatura degli ingressi ed un

aumento di dimensioni dei corridoi pedonali, affinché possano essere installate delle canaline per bici in corrispondenza delle scalinate e sia garantito spazio lo spazio di percorrenza per pedoni e ciclisti.

2)

Lungo Viale dei Mille all'altezza dei N.C. 160 e 158, Sono presenti 2 supporti della linea aerea in corrispondenza del marciapiede a ridosso della ciclabile.

Alla luce di quanto emerso durante i cantieri della VACS, riteniamo il rischio di intralcio alla ciclabile date le

tolleranze unite alle dimensioni di questi inaccettabili per un tale posizionamento e chiediamo sia trovata una posizione alternativa che possa tenere conto di queste possibili problematiche.

FI322 PD INU PL003

1)

L'attraversamento ciclabile tra Viale dei Mille e Via Dogali mantiene la semaforizzazione e le geometrie generali antecedenti all'intervento.

Riteniamo, data la nuova conformazione della carreggiata stradale su viale dei Mille, che in quel tratto risulta essere a senso unico direzione Campo di Marte e a singola corsia, vengano meno i presupposti a richiedere tale configurazione.

Chiediamo vengano applicate delle misure atte a rimuovere la semaforizzazione anche mediante il prolungamento dei marciapiedi a ridurre la carreggiata in prossimità dell'intersezione, se non direttamente tramite l'impiego dei cosiddetti "marciapiedi continui". Un esempio di questo tipo di intervento è visibile nella tavola FI 322 PD INU PL0015 all'intersezione tra via Giovan Battista Gelli e Viale Giovanni Verga.

2)

Vista la densità abitativa della zona, nonché l'intermodalità con la tramvia, si ritiene necessario un aumento del numero di posti adibiti alla sosta bici in prossimità della fermata tramviaria "Mille". Lo spazio a destra dell'uscita dal deposito "Le Cure" dalle planimetrie appare utilizzabile a tale scopo.

FI322 PD INU PL004

1)

In corrispondenza dell'intersezione tra Viale dei Mille e Via Guglielmo Marconi, la situazione di progetto, relativamente all'attraversamento ciclabile e pedonale, non apporta modifiche sostanziali rispetto allo stato di fatto pre-intervento.

Riteniamo necessario attenuare alcune criticità rilevate negli anni rispetto a questa sistemazione, causate da tempi di attesa semaforici troppo prolungati rispetto agli spazi dedicati a questa.

Chiediamo, un allargamento dell'isola salvagente a dividere i due sensi di marcia su via Guglielmo Marconi in congruenza con le sagome dei veicoli che ne faranno utilizzo.

2)

Segnaliamo come la planimetria non tenga in considerazione il progetto di riqualificazione urbana che ha interessato il marciapiede su Viale dei Mille in corrispondenza del Civico 27R.

La rastrelliera lì rappresentata dovrà essere spostata in un'altra sede limitrofa.

FI322 PD INU PL005

1)

L'attraversamento ciclabile all'intersezione tra Viale dei Mille e Nino Bixio così come all'intersezione tra Via Cairoli e Viale dei Mille, mantengono le geometrie generali antecedenti all'intervento.

Riteniamo, data la nuova conformazione della carreggiata stradale su viale dei Mille, che in quel tratto risulta essere a senso unico direzione le Cure a singola corsia, vengano meno i presupposti a richiedere tale configurazione.

Chiediamo che venga anche qui applicato un criterio progettuale come quello visibile nella tavola FI 322 PD INU PL0015, all'intersezione tra via Giovan Battista Gelli e Viale Giovanni Verga, mediante il prolungamento dei marciapiedi a ridurre la carreggiata in prossimità dell'intersezione, se non direttamente tramite l'impiego dei cosiddetti "marciapiedi continui".

FI322 PD INU PL006 - PL007

1)

Per risolvere il problema della fine della ciclabile e l'inizio del tratto ciclopedonale all'arrivo della fermata tramviaria "Campo di Marte", proponiamo di invertire il posizionamento di marciapiede e ciclabile posizionando quest'ultima in prossimità dello stadio Ridolfi. Riteniamo questo vada a permettere il rialzo di entrambi a livello della fermata in modo da rendere disponibile uno spazio più che congruo per i pedoni di 1,20 metri, in aggiunta allo spazio della fermata, e il mantenimento della ciclabile in sede propria di 2 metri. Così pressoché eliminando ogni conflitto tra i flussi ciclabili e pedonali.

Come alternativa alla soluzione della ciclopedonale nel tratto tra la fermata Campo di Marte e la scale di accesso al sovrappasso pedonale, proponiamo di far deviare la ciclabile per un breve tratto nel parco per il breve tratto necessario a congiungerla al termine della ciclabile su viale Malta individuata al momento dal progetto. Ciò necessiterebbe di una realizzazione con materiale bituminoso, se necessario drenante, al fine di permettere la percorribilità anche in giorni di pioggia.

2)

Riteniamo necessaria la realizzazione di un collegamento ciclabile a connettere direttamente il nuovo "HUB Biciclette" che sia percorribile in sella e non preveda di doversi immettere nel traffico veicolare.

3)

Chiediamo particolare attenzione venga posta alla compatibilità tra il progetto tramviario e il sottopasso ciclopedonale della Stazione di Campo di Marte, qualunque sia lo stato di progettazione di quest'ultimo.

FI322 PD INU PL009

1)

Nella porzione di Viale Malta compresa tra via Campo di Marte e Via Domenico Chiesa, la sede stradale viene resa zona 30 tramite l'impiego di segnaletica orizzontale e un conglomerato colorato.

Riteniamo che tale distinzione da sola non sia in grado di garantire una divisione accettabile dei flussi del traffico e consigliamo una pedonalizzazione completa con accesso solo frontisti delimitata all'ingresso da filtri modali o comunque strutture come vasi a delimitare la zona ed escluderla da un qualunque transito involontario.

2)

Si richiede l'aggiunta di rastrelliere adibite alla sosta biciclette all'angolo tra via Manfredo Fanti e Via Damiano Chiesa, in corrispondenza dell'ampio marciapiede presente su Via Manfredo Fanti in prossimità del civico 239.

FI322 PD INU PL010 - PL011

1)

Evidenziamo come all'interno del progetto non sia rappresentata la pista ciclabile preesistente su Viale Enrico Cialdini, sperando che questo non sia altro che una svista progettuale e non rappresenti la volontà di eliminare questo importante collegamento.

Riteniamo necessaria una modifica progettuale della fermata tramviaria "Paoli" affinché venga mantenuto l'attraversamento ciclabile di via Manfredo Fanti da viale Pasquale Paoli a viale Enrico Cialdini, a collegamento con la pista ciclabile di via Lungo l'Affrico.

2)

Si ritiene l'attraversamento ciclopedonale ad angolo tra viale Pasquale Paoli e via Manfredo Fanti sia eccessivamente confusionario.

Per questo consigliamo una migliore separazione dei flussi ciclabili e pedonali, anche considerata la presenza su Viale Enrico Cialdini di una ciclabile in sede propria.

3)

In prossimità della fermata tramviaria "Paoli" risulta evidente una mancanza di rastrelliere adibite alla sosta biciclette. Segnaliamo come nel progetto ad angolo tra viale Enrico Cialdini e via Manfredo Fanti sia presente una serie di ampi marciapiedi che potrebbero facilmente ospitare questo tipo di arredo urbano.

4)

Su via Manfredo Fanti, all'altezza di via Michele Amari, la ciclabile e il marciapiede vengono interrotti in corrispondenza di un passo carraio. Si richiede che vengano piuttosto previsti i relativi attraversamenti ciclabile e pedonale affinché l'uscita da una proprietà privata non risulti avere una priorità di marcia maggiore rispetto alla continuità ciclabile e pedonale.

FI322 PD INU PL012 - PL016

1)

La ciclabile che si posiziona lungo i versanti con civici dispari di: Viale Terenzio Mamiani, Viale Eleonora Duse, Viale Giovanni Verga, si posiziona alla stessa altezza del marciapiede pedonale e segue questo in corrispondenza di ogni passo carrabile nel cambio di elevazione, per raggiungere al livello della sede stradale.

Riteniamo una soluzione migliore, ogni qualvolta sia possibile, una separazione altimetrica tra marciapiede e ciclabile. Affinché questa risulti a livello della carreggiata stradale così da garantire una migliore separazione flussi ed una riducendo al minimo le disomogeneità nel percorso.

FI322 PD INU PL012

1)

All'intersezione tra via Manfredo Fanti e via Terenzio Mamiani l'attraversamento ciclabile risulta a sé stante e per questo semaforizzato tramite lanterna in prossimità della linea di arresto per direzione.

Riteniamo gli spazi essere fin troppo ristretti per garantire una visione comoda e libera da ostruzioni della lanterna semaforica ciclabile principale, soprattutto per coloro che si arresteranno in prossimità della linea di arresto data l'elevazione di questa.

Suggeriamo l'installazione di una lanterna ciclabile accessoria di dimensioni ridotte ad un'altezza più bassa rispetto alla principale.

2)

All'intersezione tra Viale Terenzio Mamiani e Via Ferdinando Arrivabene, la pista ciclabile risulta interrotta senza l'adeguato posizionamento di un attraversamento ciclabile, diversamente dallo stato di fatto pre-intervento.

Data la natura di strada senza sfondo, ridotta di dimensioni e portata riteniamo estremamente importante fornire continuità alla ciclabile, questa intersezione risulta una candidata Ideale per l'implementazione di un marciapiede continuo.

FI322 PD INU PL013

1)

All'interno dell'area di intervento ed in prossimità con questa, all'intersezione tra Viale Eleonora Duse e Via dell'Arcoiaio, la pista ciclabile termina in mancanza di un attraversamento ciclabile che ne garantisca la continuità.

Riteniamo, data la nuova conformazione della carreggiata stradale su Viale Eleonora Duse, che in quel tratto risulta essere a senso unico direzione Viale Giovanni Verga a singola corsia, che vengano meno i presupposti a richiedere tale configurazione.

Chiediamo venga anche qui applicato un criterio progettuale come quello visibile nella tavola FI 322 PD INU PL0015, all'intersezione tra via Giovan Battista Gelli e Viale Giovanni Verga, Con un Ripristino della continuità ciclabile mediante un attraversamento in sella ed il prolungamento dei marciapiedi a ridurre la carreggiata in prossimità dell'intersezione, se non direttamente tramite l'impiego dei cosiddetti "marciapiedi continui".

FI322 PD INU PL014

1)

All'intersezione tra Viale Giovanni Verga e Via di Coverciano, la pista ciclabile risulta interrotta: riteniamo essenziale che sia garantita la continuità ciclabile mediante un apposito attraversamento.

2)

L'intersezione tra Viale Eleonora Duse e Via Fedele Soldani e l'intersezione tra Viale Giovanni Verga e Via d'Orso mantengono le geometrie generali antecedenti all'intervento.

Riteniamo, data la nuova conformazione della carreggiata stradale, che in questi tratti risultano essere a senso unico con un'unica direzione di svolta a destra, vengano meno i presupposti a necessitare di tale configurazione.

Riteniamo necessario venga anche qui applicato un criterio progettuale come quello visibile nella tavola FI 322 PD INU PL0015, all'intersezione tra via Giovan Battista Gelli e Viale Giovanni Verga, con il prolungamento dei marciapiedi a ridurre la carreggiata in prossimità dell'intersezione, se non direttamente tramite l'impiego dei cosiddetti "marciapiedi continui".

FI322 PD INU PL015

1)

L'intersezione tra Via Federico Tozzi e Viale Giovanni Verga, viene realizzata tramite la sola segnaletica orizzontale stradale con vernice.

Considerate le velocità moderate dalla sede stradale ristretta, riteniamo vengano meno le necessità progettuali di tale intersezione e che questa possa essere adibita al recupero di verde, onde evitare che diventi luogo di sosta abusiva ad opera compiuta.

2)

Lungo la porzione iniziale di Viale Giovanni Verga lato civici pari, superata piazza San Bartolomeo, è presente un marciapiede che, allo stato di progetto, risulta di dimensioni molto ampie.

Suggeriamo qui l'installazione di arredi urbani come rastrelliere.

FI322 PD INU PL016

1)

Le aree posizionate lato numeri civici dispari di Piazza San Bartolomeo, presentano all'interno delle aiuole stesse, ma anche con i marciapiedi, vaste aree di pavimentazione con conglomerato bituminoso alcune delle quali non raggiungibili.

Consigliamo l'utilizzo di parti di queste aree per il recupero di verde anche a discapito di un probabile utilizzo di queste, ad opera compiuta, ad aree di sosta abusiva.

FI322 PD INU PL018

1)

L'attraversamento ciclabile di Via del Gignoro in prossimità della fermata tranviaria 13 "Rondinella" risulta allo stato di progetto semaforizzato per tutte le sue porzioni, diversamente dallo stato attuale.

Riteniamo che una semaforizzazione completa non sia necessaria, soprattutto alla luce delle modifiche di viabilità a moderare il traffico e dello stato attuale. Dovesse essere effettivamente semaforizzato l'attraversamento chiediamo particolare attenzione sia data ai tempi semaforici, al fine di evitare il ripetersi delle esperienze ad altri attraversamenti cittadini, con tempi di attesa semplicemente irragionevoli.

FI322 PD INU PL019

1)

In prossimità della fermata tranviaria 14 "Vitelli", lo stato di progetto prevede una divisione tra carreggiata e fermata di 2,0m allestita in verde e un Marciapiede ciclopedonale contrapposto alla fermata.

Dato il forte traffico pedonale a cui la zona è interessata, chiediamo che il progetto vada a prevedere una ciclabile bidirezionale distinta dal marciapiede fino all'intersezione con Via Francesco Calasso. Questo può

essere realizzato andando a ridurre la porzione di verde contrapposta tra la fermata del tram e la carreggiata stradale.

FI322 PD INU PL020 - PL022

1)

Riteniamo il collegamento ciclabile al parcheggio scambiatore debba avvenire tramite pista in sede propria in quanto altrimenti verrebbe meno la sua connessione con il resto della rete cittadina e la funzione di interscambio con questa modalità.

Allo stato attuale la ciclopedonale prevista è totalmente inadeguata a tale funzione, sia per la sua natura di marciapiede ciclopedonale che conoscerebbe un notevole incremento del traffico pedonale a seguito della costruzione della tramvia, sia per l'attuale attraversamento non ciclabile con semaforo a chiamata per l'accesso alla stazione di Rovezzano.

Nel caso le caratteristiche dell'attuale collocazione non rendessero possibile tale modifica proponiamo un possibile spostamento della ciclabile su via Marangoni, con ingresso da via Calasso, fino ad arrivare a via della Loggetta. Via della Loggetta potrebbe essere quindi chiusa al traffico, con svolta in via Marangoni, nel tratto tra via Marangoni e l'intersezione con via della Chimera, per permettere la creazione di una pista ciclabile in sede propria. Questo percorso dovrebbe poi spingersi da via della Loggetta sul tratto di verde presente tra la ferrovia e la sede tranviaria, fino al suo arrivo al parcheggio scambiatore.

