

**OGGETTO:** Osservazioni puntuali al progetto linea tramviaria 4.2 - Tratta le Piagge-Campi Bisenzio

## Introduzione

L'associazione FIAB - Firenze Ciclabile, che fa parte della FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicletta), 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 dai Comuni di Firenze e di Campi Bisenzio, 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 marzo 2024.

### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-01-A

Dall'inizio dell'area di intervento fino a oltre la fermata tramviaria 1 "Navi di Brozzi", il progetto andrebbe ad utilizzare l'attuale percorso pedonale interno all'area verde come elemento di continuità per le ciclabili, verosimilmente designando tale percorso come ciclopedonale (per quanto tale intervento non risulti specificato direttamente nella documentazione visionata). Riteniamo questa soluzione gravemente insufficiente allo stato attuale e peggiorativa se considerati i flussi pedonali introdotti dalla nuova tratta tramviaria e per questo indichiamo come necessario comprendere negli interventi in programma un adeguamento di tale percorso pedonale, affinché la tratta risulti a norma di legge per la funzione di ciclabile in sede propria, in continuità con le tratte di progetto precedenti e successive.

Si nota come l'abbattimento alla fine del percorso ciclabile in prossimità dell'intersezione tra via Lazio e via Marche sia solo per l'attraversamento pedonale e non per quello ciclabile. Si ritiene necessaria l'installazione di rastrelliere alla fermata 1 "Navi di Brozzi".

FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-02-A

Dato il maggior traffico pedonale che si verrà a creare a seguito della costruzione della linea tramviaria, riteniamo la pista ciclopedonale strumento totalmente inadeguato. Chiediamo invece l'utilizzo ovunque ciò sia possibile della pista ciclabile continua per tutta la sua lunghezza in sede propria di 2,5m come minimo normativo, affiancata da percorso pedonale. Si nota come su tutta la tavola la ciclopedonale sia circondata da spazi verdi o parcheggi di nuova costruzione, che non costituiscono ostacolo alla creazione di quanto richiesto sopra.

Riteniamo comunque inammissibili le continue interruzioni ciclopedonali qualche metro prima degli attraversamenti pedonali. Qualora la soluzione di progetto, contrariamente a quanto indicato sopra, dovesse rimanere una sede ciclopedonale questa dovrà assolutamente avere continuità progettuale con gli attraversamenti la fine di poter giustificare segnaletica verticale di attraversamento ciclabile.

Dove possibile si richiede l'addolcimento dei raggi di curvatura delle ciclabili, soprattutto in relazione agli attraversamenti ciclabili, al fine di fluidificare i flussi degli utenti e ridurre al minimo i conflitti causati da cambi di direzione troppo repentini.

Riteniamo utile l'aggiunta di un collegamento ciclabile, anche parziale, tra l'intersezione di via Della nave di Brozzi (direzione arno) e via Lazio affinché sia meglio regolamentato il traffico ciclabile afferente alla ciclovia dell'Arno in virtù della prossimità alla passerella ciclopedonale di San Donnino e del futuro collegamento ciclabile da progetto inserito nel Piano Operativo Fiorentino con via Ugnano.

FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-03-A

Come per la tavola precedente, riteniamo necessaria la progettazione di una pista ciclabile in sede propria contigua tramite attraversamenti ciclabili prioritari, al posto della ciclopedonale inserita nel progetto in esame. Si ritiene necessaria l'aggiunta di ulteriori rastrelliere in corrispondenza della fermata tramviaria 2 "Campania" e l'aggiunta di rastrelliere per la fermata tramviaria 3 "Abruzzi".

Potrebbe inoltre essere utile una predisposizione dell'intersezione tra via Campania e via S. Donnino in virtù di un possibile attraversamento ciclabile futuro dell'autostrada.

FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-04-A

Vista l'ampiezza e importanza dell'intervento proposto, rimaniamo perplessi che non venga proposta una pista ciclabile lungo il percorso della sede tramviaria che permetta il collegamento ciclabile con San Donnino. Riteniamo quindi ove possibile siano valutate possibili tragitti a connettere le due porzioni di ciclabili al momento separate da questa tratta. Si chiede quindi che il sottoattraversamento preveda una pista ciclabile in sede propria, per evitare spiacevoli situazioni quali quella della superciclabile Firenze-Prato dove per poca lungimiranza non fu prevista una ciclabile quando fu rifatto il ponte sull'A1. Ciò ha costretto le amministrazioni locali a fare un ponte ex-novo solo per la ciclabile, con prevedibili e considerevoli costi per la comunità. Si ritiene quindi FONDAMENTALE che già da ora sia prevista una ciclabile in sede propria che corra lungo via degli Abruzzi sotto l'A1 per poi arrivare alla fermata San Donnino.

Inoltre, presso il parcheggio vicino alla fermata riteniamo fondamentale la presenza di rastrelliere per facilitare l'intermodalità bici-tram.

#### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-05-A

Come per la precedente tavola, riteniamo che lungo il percorso della tramvia si debba trovare una pista ciclabile in sede propria.

#### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-06-A

Come tavola precedente, rimane la necessità di avere una pista ciclabile in sede propria lungo il percorso tramviario. Il sottopasso deve essere di larghezza tale da permettere una pista ciclabile di 2.5m e passaggio pedonale, per una larghezza minima quindi di 4m invece dei 3,5m di progetto. L'ascensore inoltre dovrà essere di dimensioni tali per consentire il trasporto bici e non rendere vana l'intermodalità bici-tram.

Segnaliamo inoltre la volontà nel piano Operativo di Firenze di realizzare un percorso ciclabile lungo il Fosso Macinante, tale infrastruttura andrà verosimilmente a interfacciarsi con l'infrastruttura tranviaria rendendo indispensabile una predisposizione a livello progettuale a questo livello. Indichiamo la necessità di favorire se non introduce già adesso un percorso ciclabile lungo questa direttrice oltre che a prevedere un collegamento sul fosso stesso affinché questo risulti attraversabile per ciclisti e pedoni.

#### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-07-A

Come nelle tavole precedenti, riteniamo fondamentale una pista ciclabile in sede propria lungo il percorso. Inoltre, la "ciclopedonale monodirezionale" individuata in questa pedonale non è contemplata dal Codice della Strada, in quanto le ciclopedonali sono unicamente bidirezionali e quindi di dimensione superiore a 2.5m, come indica il suddetto Codice della Strada. Riteniamo quindi che una pista ciclabile in sede propria di 2.5m affiancata da percorso pedonale sia la scelta migliore, nonché necessaria..

In corrispondenza della fermata tramviaria 6 "Castagno" è presente una modifica altimetrica tra il sentiero e la fermata stessa al momento affrontata tramite l'impiego di una rampa di accessibilità e degli scalini, riteniamo tale soluzione insufficiente e difficilmente navigabile da utenti in bicicletta in collegamento con eventuali ciclabili nel progetto tramviario stesso ed al di fuori di questo.

Riteniamo necessario segnalare la presenza sul canale di un ponte ciclopedonale, questo dovrà assolutamente essere mantenuto o sostituito affinché si preservi un collegamento ciclopedonale con la futura ciclabile sul fosso Macinante, prevista dal Piano operativo di Firenze.

Da una consultazione del piano operativo del comune di Campi Bisenzio è possibile visionare come la fermata tramviaria 6 "Castagno" e relativo parcheggio scambiatore saranno realizzate in prossimità di ciclabili in via di progetto. Indichiamo preferibile una predisposizione della fermata tramviaria per l'accesso di un futuro collegamento ciclabile lungo via Pistoiese o via dei Platani con la predisposizione di spazi adeguati ad un collegamento con queste possibilità e aree di sosta velocipedi dalla capienza adeguata.

#### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-08-A

Come per le tavole precedenti, la scelta della ciclopedonale è ritenuta inadeguata e per coerenza con tutti gli eventuali tratti precedenti di pista ciclabile in sede propria, riteniamo che sia fondamentale il continuo con la soluzione della pista ciclabile con percorso pedonale affiancato. Non sussistono problemi di spazio in quanto il tracciato si trova in mezzo a campi. Invitiamo, a non commettere l'errore di non prevedere fin da subito una ciclabile in sede propria sul ponte sul fosso Reale. Costituirebbe un errore strategico caratterizzato da poca lungimiranza che costituirebbe negli anni ostacolo allo sviluppo infrastrutturale per la zona interessata.

#### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-09-A

Come per le tavole precedenti, riteniamo la ciclopedonale mezzo inadeguata al progetto. Data l'ubicazione della fermata tramviaria come di prossimità ad un centro abitato ma collegata a questo tramite percorsi ciclopedonali, riteniamo che la soluzione si debba piuttosto rivolgere a pista ciclabile in sede propria con percorso pedonale affiancato per meglio separare i flussi ed accogliere l'incremento di traffico ciclabile e pedonale, e che a questo standard sia adeguata anche la ciclopedonale segnalata come già presente. Si ritiene necessaria la presenza di rastrelliere alla fermata 7 "repubblica"

Si segnala l'inadeguatezza progettuale dell'attraversamento ciclabile situato sull'intersezione tra la rotonda e la strada di accesso al fosso reale di nuova realizzazione. Verosimilmente trattandosi di una strada adibita alla manutenzione ed accesso frontisti questa sarà interessata da volumi di traffico stradale estremamente limitati, l'attuale conformazione del tracciato ciclabile costringe ad una inutile serie di rallentamenti e deviazioni gli utenti di questa quando un tracciato più rettilineo ad attraversare l'intersezione si rivelerebbe più vantaggioso.

Si segnala come l'approdo del ponte tramviario risulti estremamente ravvicinato alla sede stradale costringendo chi percorre la sede ciclabile e pedonale ad una svolta repentina. Si consiglia di "ammorbidire" la transizione tra le componenti progettando dei raggi di curvatura più morbidi e meno repentini, imitando quanto già fatto per la connessione alla ciclabile preesistente al lato opposto di viale Liberto Roti.

#### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-10-A

Come per le tavole precedenti, riteniamo la ciclopedonale mezzo inadeguata al progetto. Riteniamo che la soluzione si debba piuttosto rivolgere a pista ciclabile in sede propria con percorso pedonale affiancato e che a questo standard sia adeguata anche la ciclopedonale segnalata come già presente. Si ritiene necessaria la presenza di rastrelliere alla fermata 8 "Racchio".

Riteniamo necessario un adattamento del collegamento alla ciclabile di nuova realizzazione nell'area di urbanizzazione a collegare viale Liberto Roti con Via Padule tramite curve più morbide e l'utilizzo di una separazione tra flusso ciclabile e pedonale, l'attuale stato di progetto mantiene un collegamento ciclopedonale rettilineo fin troppo repentino.

In relazione allo spazio disponibile riteniamo consigliabile un aumento degli spazi ciclabili e pedonali nei pressi della fermata tranviaria 8 "racchio", la conformazione attuale crea interruzioni nella porzione ciclabile oltre che a creare conflitto tra ciclisti e pedoni.

#### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-11-A

Come per le tavole precedenti, riteniamo la ciclopedonale, lungo via Circonvallazione Sud e via S. Giusto, mezzo inadeguato al progetto. Riteniamo che la soluzione si debba piuttosto rivolgere a pista ciclabile in sede propria con percorso pedonale affiancato e che a questo standard sia adeguata anche la ciclopedonale segnalata come già presente. Si ritiene necessaria la presenza di rastrelliere alla fermata 9 "Palagetta".

Si segnala come il progetto attuale vada a deviare la ciclabile preesistente proveniente da via Circonvallazione Sud dall'attuale attraversamento ad uno di nuova realizzazione in prossimità dell'intersezione tra via Palagetta e via Padule, tale modifica non viene riflessa nell'area di intervento la quale risulta non comprendere l'attraversamento rimosso e con esso eventuali adattamenti alle infrastrutture precedenti sul verso l'area di urbanizzazione ad est. Riteniamo necessario che le infrastrutture preesistenti siano modificate affinché la transizione al nuovo attraversamento risulti fluida e siano realizzate infrastrutture ciclabili in sede propria con divisione dei flussi ciclabili e pedonali al fine di giustificare segnaletica verticale ed orizzontale ciclabile all'attraversamento stesso.

Si nota come l'attraversamento su via Padule, come l'attraversamento dei binari all'angolo tra via Circonvallazione Sud e via Palagetta, manchi di attraversamento ciclabile nonostante sia previsto dal Codice della Strada per ogni attraversamento ciclabile in sede propria. Ci si augura che la soluzione di interrompere la sede ciclabile a pochi cm dall'attraversamento sia un errore e non un espediente per non indicare tale attraversamento come a priorità ciclabile.

#### FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-12-A, FL-42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-13-A

La conclusione nel nulla della pista ciclabile costituisce errore strategico difficilmente recuperabile con interventi successivi. Riteniamo quindi che un continuo della stessa, sempre in sede propria, fino al capolinea e all'annesso parcheggio scambiatore sia di chiara importanza per il collegamento ciclabile tra Campi Bisenzio e Firenze, collegamento ad oggi inesistente. Si ritiene necessaria la presenza di rastrelliere alle fermate e al parcheggio annesso al capolinea.

Qualora in relazione alle modifiche al capolinea si decida di posizionare la sede tramviaria parallelamente a Via Giordano Bruno si ritiene considerazioni debbano essere date affinché un percorso ciclabile possa essere realizzato in prossimità di questa in modo da garantire una possibile futura viabilità ciclabile a collegare il fiume Bisenzio con la ciclabile in via della Prunaia di progetto nel Piano operativo di Campi Bisenzio.



FIAB Firenze Ciclabile APS  
Via Delle Porte Nuove 33  
50144 Firenze  
C.F.94122650487  
[info@firenzeciclabile.it](mailto:info@firenzeciclabile.it)

## Conclusione

Riteniamo che i suggerimenti e le osservazioni contenute in questo documento siano soluzioni facilmente realizzabili, scaturite prevalentemente da chi usa quotidianamente le infrastrutture ciclabili cittadine.

Ci auguriamo che si comprenda l'importanza di rivedere alcune soluzioni progettuali, e per quanto alcune modifiche possano sembrare di poco conto, se unite ad un'infrastruttura tranviaria, possono andare a completare la rivoluzione nella mobilità che l'Amministrazione sta intraprendendo.

Ci auguriamo che le osservazioni e i suggerimenti forniti dalla nostra associazione, costituita da ciclisti urbani di lunga esperienza, possano essere accolti o quantomeno oggetto di discussione per il miglioramento complessivo dell'infrastruttura, allo scopo di ottenere una città sempre più a misura d'uomo e meno di automobile.

L'associazione è a disposizione per approfondimenti e chiarimenti.