



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

Al Comune di Firenze
Viale Fratelli Rosselli, 5 50144 Firenze
Ing. Michele Priore
Responsabile Unico del Procedimento
michele.priore@comune.fi.it
sistematramviario@pec.comune.fi.it

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DEI TRASPORTI AD IMPIANTI FISSI E
L'OPERATIVITÀ TERRITORIALE

**Oggetto: Conferenza di Servizi del 20/01/2025 su Progetto Definitivo Linea tramviaria
4.2 Le Piagge – Campi Bisenzio. Tratta finale e relativa variante.**

- Rif. PEC Comune di Firenze prot. n. 433599 del 19/12/2024

Con riferimento alla Conferenza dei servizi in corso per l'acquisizione dei pareri degli Enti interessati ai percorsi della linea tranviaria dalla fermata "Le Piagge" nel Comune di Firenze al Comune di Campi Bisenzio ed alla conseguente richiesta di codesto Comune di Firenze prot. 433599 del 19/12/2024, si conferma che la scrivente Agenzia esprime le proprie valutazioni ai sensi dell'art. 3 DPR 753/80 e art. 4 c.3 del Decreto Ansfiga prot. 82216 del 29.12.2023 e, di norma, non in ambito di conferenza dei servizi.

Tuttavia, allo scopo di dare fornire elementi di approfondimento di alcune tematiche di carattere generale inerenti la materia della sicurezza del trasporto pubblico e la regolarità dell'esercizio con le relative refluenze di questa con la sicurezza dei sistemi di trasporto si trasmettono le valutazioni preliminari sulle istanze sottoposte con riserva di relazione completa nelle sopra citate forme previste dalla legge.

**1. PERCORSO DA PFTE – PASSAGGIO DA VIA BOTTICELLI CON
CAPOLINEA IN PIAZZA ALDO MORO**

Fermata Giordano Bruno: la fermata è inserita all'interno di un'area pedonale, in cui il passaggio delle utenze deboli è permesso su entrambi i lati delle banchine.

Si richiamano qui i divieti del codice della strada in termini di accesso di veicoli nelle aree pedonali e pertanto si chiede di chiarire quale sia la destinazione d'uso della direttrice ove si indica il passaggio dei rotabili tranviari. In subordine, qualora le previsioni normative consentano il transito sulla strada indicata, si osserva altresì che in tale area sembra che siano previsti degli accessi pedonali per il complesso scolastico adiacente. Il raccordo tra area pedonale e la fermata avviene per mezzo di gradoni su entrambe le banchine che non appaiono delimitate ed identificate da specifici dispositivi di protezione (si rileva solo la segnaletica Loges). Fermo quanto già dedotto nei precedenti capoversi, si ritiene opportuno inserire elementi, anche discontinui, sul perimetro esterno della banchina che rendano immediatamente identificabile il percorso rotabile.

- Tratto promiscuo via Botticelli: Si rilevano alcune possibili criticità che dovranno essere analizzate puntualmente con relativi approfondimenti:
 - o Presenza di passi carrabili: su via Botticelli sono presenti passi carrabili in entrambi i lati che si immettono direttamente sul tracciato tramviario. Si ritiene necessario, ai fini della verifica della sicurezza e della regolarità dell'esercizio, acquisire informazioni in relazione alle caratteristiche degli stessi; in particolare dovrà essere data evidenza della tipologia di passo carrabile (se a servizio di utenza privata, attività terziaria o commerciale, ecc...) dei flussi in ingresso/uscita, nonché dovrà essere prodotta documentazione attestante la mutua visibilità rotabili/veicoli privati anche in manovra.
- Capolinea Rucellai: il capolinea è inserito all'interno di un parco, in cui il passaggio pedonale è permesso su entrambi i lati della fermata e che confina a nord con una delle due banchine e a sud con i binari. Entrambi questi lati dovranno essere delimitati da specifici dispositivi di protezione che sul perimetro esterno della banchina potranno essere anche discontinui, mentre a lato dei binari dovranno avere continuità.

2. PERCORSO DELLA VARIANTE – PASSAGGIO DA VIA SAN GIUSTO CON CAPOLINEA ADIACENTE A VIA DON GNOCCHI

Tratto promiscuo via San Giusto: Si rilevano alcune possibili criticità che dovranno essere analizzate puntualmente con relativi approfondimenti:

- Limitazioni di traffico veicolare: preso atto che la prima tratta di via S. Giusto lato via di Sotto sarà gestita come un'unica area d'intersezione, rimane critica la gestione della ciclazione semaforica che dovrà garantire ai veicoli di sgombrare tutta l'area

prima dell'impegno della tratta da parte del tram. I Progettisti dovranno produrre apposite simulazioni di gestione del traffico veicolare nella configurazione finale dell'esercizio della tranvia.

Inoltre, dovrà essere posizionato idonea separazione che inibisca qualsiasi manovra veicolare che preveda l'impegno dei binari nella direzione opposta al senso di marcia.

- Presenza di passi carrabili: su via San Giusto sono presenti passi carrabili in entrambi i lati che si immettono direttamente sul tracciato tramviario. Data la dimensione della carreggiata stradale occorre che i passi carrabili siano automatizzati o dotati di cancello arretrato, in modo da lasciare uno spazio tale che il veicolo in ingresso e uscita non impegni la viabilità/binari del tram.

Inoltre, si richiede di prevedere la semaforizzazione degli stessi con lanterna semaforica di avviso del passaggio tram. Occorre inoltre che lo spazio interno consenta l'inversione di marcia in modo che entrambe le manovre di ingresso ed uscita siano svolte a favore di sicurezza.

Si ritiene necessario, ai fini della verifica della sicurezza e della regolarità dell'esercizio, acquisire informazioni in relazione alle caratteristiche degli stessi; in particolare dovrà essere data evidenza della tipologia di passo carrabile (se a servizio di utenza privata, attività terziaria o commerciale, ecc...) dei flussi in ingresso/uscita, nonché dovrà essere prodotta documentazione attestante la visibilità. A valle di tali integrazioni, ci si riserva di valutare la necessità di richiedere di individuare specifiche azioni nel caso dovessero emergere situazioni che si configurino rischi per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

- Presenza parcheggio in linea lato est: i parcheggi attualmente esistenti lungo via San Giusto sembrano interferenti con il tracciato e pertanto si chiede di valutarne il mantenimento.
- Protezione marciapiedi: la zona con sezione ridotta prevede la presenza dei paletti con catenella. Il mantenimento dei passi carrabili non può prescindere da valutazioni circa la necessità di mantenere detta protezione dei pedoni.
- Interferenza terrazzo: la disposizione piano altimetrica evidenzia potenziali rischi di avvicinamento alla linea di contatto che impediscono o limitano l'utilizzo stesso. Si chiedono opportuni chiarimenti delle modalità di mantenimento della sicurezza previsti dal DPR 753/80 (regime delle distanze).

**Il Dirigente Coordinatore UOT
(Dott. Ing. Marco Pellerito)**