



26 MAR 2010

Il Direttore

Prot. 2576/01/2010/AG

Firenze, 25/03/2010

**OGGETTO: CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DI ALCUNE INFRASTRUTTURE VIARIE DELLA COMUNE DI FIRENZE (V.LE LAVAGNINI, V.LE MATTEOTTI, V.LE GRAMSCI, V.LE ETRURIA, V.LE XI AGOSTO).**

1) Visto l'art 36 del codice della strada, relativo ai **Piani Urbani del Traffico**, in base al quale ai commi 1 e 4 è previsto che *"Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico quale strumento finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire."*

2) Viste le **Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico** (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada), tra i cui *obiettivi ed indicatori fondamentali* è previsto il **miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale**.

3) Considerato che le stesse **Direttive** prevedono tra le strategie di intervento al pgf 3.1.1, la redazione della **classifica funzionale della rete stradale** in quanto "La principale causa di congestione del traffico urbano si identifica nella promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuali). Pertanto, la riorganizzazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'ideale classifica funzionale delle strade. *Detta classifica individua, infatti, la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale urbana, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico*, in analogia e stretta correlazione agli strumenti urbanistici che determinano l'uso delle diverse aree esterne alle sedi stradali.

La classifica in questione, deve essere redatta coerentemente con quanto previsto dall'art. 2 del Codice della Strada ed alle norme del C.N.R., ed in particolare così suddivise in ambito urbano:

- A - Autostrade;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali;

4) Dato atto che:

- con delibera G.C. n. 1111/98 del 24/7/98 è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Firenze;
- con delibera di Consiglio Comunale n. 155/86 del 19/4/99 è stato adottato definitivamente il Piano Generale del Traffico Urbano approvando contestualmente le controdeduzioni



presentate e rinviando a successivo provvedimento l'approvazione degli elaborati e delle modifiche approvate;

- con successivo provvedimento deliberativo di Consiglio Comunale, delibera n°684/131 del 29.4.99, si è provveduto alla presa d'atto definitiva del P.G.T.U., con il connesso Regolamento Viario e l'Appendice allo stesso PTGU relativa specificatamente alla Classificazione funzionale delle strade;

5) Considerato poi che l'Amministrazione Comunale ha provveduto a redigere ed adottare gli aggiornamenti 2002 e 2006 del PTGU, senza apportare tuttavia alcuna modifica della classificazione funzionale delle strade così come redatta nell'Allegato al PGTU del 1999;

6) Rilevato che negli anni 1999 – 2005 sono state compiute opere strutturali per la realizzazione di piste ciclabili in sede propria, secondo i dettami del PGTU, per la separazione delle "utenze deboli" dal traffico veicolare sulle seguenti arterie stradali:

- v.le Lavagnini
- v.le Matteotti
- v.le Gramsci
- v.le Etruria;

7) Rilevato che negli anni 2007 – 2009 sono state compiute ulteriori opere strutturali sulle seguenti arterie stradali:

- v.le Lavagnini
- v.le Matteotti
- v.le Gramsci
- v.le Etruria
- v.le XI Agosto

con installazione di barriera di ritenuta spartitraffico per la suddivisione delle stesse in due carreggiate;

8) rilevato che i flussi veicolari giornalieri sulle summenzionate arterie stradali sono di entità molto rilevante e che funzionalmente, dal punto di vista della circolazione veicolare e delle componenti di traffico ammesse, svolgono ormai da tempo un ruolo assimilabile a quello previsto per le strade di scorrimento, ossia di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano

9) Considerato che a seguito delle modifiche di cui sopra le infrastrutture stradali v.le Lavagnini, v.le Matteotti, v.le Gramsci, v.le Etruria, v.le XI Agosto presentano caratteristiche congruenti con quelle previste dall'art 2 del Codice della Strada D.Lgs 285/92 per le strade di tipo D ossia "strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate".

10) Rilevata, inoltre, sulle stesse infrastrutture la necessità di procedere all'adozione di sistemi di verifica del rallentamento della velocità al fine del miglioramento della sicurezza stradale in considerazione degli esiti degli studi sulla sinistrosità delle strade comunali sulla scorta dei rilievi effettuati dalla Polizia Municipale;



Visto tutto quanto sopra e alla luce degli interventi infrastrutturali che sono stati eseguiti in epoche successive a quella della prima classificazione funzionale, si da atto che le infrastrutture stradali v.le Lavagnini, v.le Matteotti, v.le Gramsci, v.le Etruria, v.le XI Agosto presentano caratteristiche sia funzionali che strutturali congruenti e del tutto assimilabili con quelle delle strade di scorrimento come individuate dall'art. 2 comma 3.d) del D. Lgs. 285/92.

Il Direttore

Ing. Vincenzo Tartaglia

Prot 46109/01/2009/AG  
XI. 11.10.01

Firenze 08/10/2009

16/10/09  
R

Al sig. Prefetto di Firenze

Oggetto: richiesta di aggiornamento del decreto prefettizio del 17 ottobre 2006

Questo Comando richiede alla S.V. di aggiornare il decreto del 17 ottobre 2006 con il quale sono individuate le strade ai fini e per gli effetti di cui all'art 4 D.L. 20.06.2002 n.121 convertito in legge n. 168 del 01.08.2006 così come sotto specificate:

Strada	SPECIFICA LOCALIZZAZIONE TRATTO INTERESSATO
Via Senese	16 metri prima del numero civico 209 (ingresso città)
Viale Etruria	20 metri dopo l'immissione della direttrice di Via Canova (uscita città)
Viale Lavagnini	Altezza civico 12 (ingresso città)
Viale Matteotti	Altezza civico 3 (uscita città)
Viale Gramsci	Altezza civico 44 (ingresso città)
Lungarno Moro	Lungarno A.Moro, Largo A. De Gasperi (uscita città)

Quanto sopra per le seguenti motivazioni:

➤ **VIALE GRAMSCI**

Il Viale Gramsci è strada interquartierale e di distribuzione primaria. La strada è divisa in due carreggiate separate da spartitraffico invalicabile. Ogni carreggiata è divisa in tre corsie di scorrimento. Nel tratto interessato non esistono intersezioni a raso, che consentano l'attraversamento di entrambe le carreggiate, che non siano regolate da impianto semaforico. E' strada di cui art. 2 c. 3 lett. D C.D.S.

La strada si caratterizza per una gran mole di transiti, anche di autobus e mezzi pesanti, nell'intero arco della giornata. Fermare i veicoli per la contestazione immediata delle infrazioni è sconsigliato sia per non ridurre di una corsia la carreggiata, sia per la sicurezza degli operatori vista l'assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza. Il controviale infatti dedicato alla sosta dei veicoli non può essere utilizzato a tale fine.

Negli ultimi 5 anni l'analisi dell'incidentalità ha riscontrato n° 3 persone decedute, 142 incidenti stradali con ferito con 190 persone ferite e n° 22 pedoni coinvolti. (All.1). Negli ultimi anni si è assistito ad una diminuzione della incidentalità, che tra

effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza. Il controviale infatti dedicato alla sosta dei veicoli non può essere utilizzato a tale fine.

Negli ultimi 5 anni l'analisi dell'incidentalità ha riscontrato n° 3 persone decedute, 142 incidenti stradali con ferito con 190 persone ferite e n° 22 pedoni coinvolti. (All.1). Negli ultimi anni si è assistito ad una diminuzione della incidentalità, che tra l'altro ha portato alla riduzione di più del 50% del numero dei feriti, anche per merito dei box per Autovelox installato nella strada ha favorito la riduzione della velocità (dimostrata anche dal picco negativo di incidenti rilevati in cui sono state contestate infrazioni all'art. 141 o 142 C.d.S).

Si allegano foto della strada con relativa postazione (All. 7-8 )

#### ➤ VIALE MATTEOTTI

Il Viale Matteotti è strada interquartierale e di distribuzione primaria. La strada è divisa in due carreggiate separate da spartitraffico invalicabile. Ogni carreggiata è divisa in tre corsie di scorrimento. Ogni carreggiata è divisa in tre corsie di scorrimento. Nel tratto interessato non esistono intersezioni a raso, che consentano l'attraversamento di entrambe le carreggiate, che non siano regolate da impianto semaforico.

E' strada di cui art. 2 c. 3 lett. D C.D.S.

La strada si caratterizza per una gran mole di transiti, anche di autobus e mezzi pesanti, nell'intero arco della giornata. Fermare i veicoli per la contestazione immediata delle infrazioni è sconsigliato sia per non ridurre di una corsia la carreggiata, sia per la sicurezza degli operatori vista l'assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza. Il controviale infatti dedicato alla sosta dei veicoli non può essere utilizzato a tale fine.

Negli ultimi 5 anni l'analisi dell'incidentalità ha riscontrato n° 155 incidenti stradali con ferito con 205 persone ferite e n° 22 pedoni coinvolti. (All.2). Negli ultimi anni si è assistito ad una diminuzione della incidentalità, che tra l'altro ha portato alla riduzione di circa il 68% del numero dei feriti, anche per merito dei box per Autovelox installato nella strada ha favorito la riduzione della velocità (dimostrata anche dal picco negativo di incidenti rilevati in cui sono state contestate infrazioni all'art. 141 o 142 C.d.S).

Si allegano foto della strada con relativa postazione (All. 9-10 )

#### ➤ VIALE LAVAGNINI

Il Viale Lavagnini è strada interquartierale e di distribuzione primaria. La strada è divisa in due carreggiate separate da spartitraffico invalicabile. Ogni carreggiata è divisa in tre corsie di scorrimento. Ogni carreggiata è divisa in tre corsie di scorrimento. Nel tratto interessato non esistono intersezioni a raso, che consentano l'attraversamento di entrambe le carreggiate, che non siano regolate da impianto semaforico.

E' strada di cui art. 2 c. 3 lett. D C.D.S.

La strada si caratterizza per una gran mole di transiti, anche di autobus e mezzi pesanti, nell'intero arco della giornata. Fermare i veicoli per la contestazione

immediata delle infrazioni è sconsigliato sia per non ridurre di una corsia la carreggiata, sia per la sicurezza degli operatori vista l'assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza. Il controviale infatti dedicato alla sosta dei veicoli non può essere utilizzato a tale fine.

Negli ultimi 5 anni l'analisi dell'incidentalità ha riscontrato n° 153 incidenti stradali con ferito con 193 persone ferite e n° 10 pedoni coinvolti. (All.3). Negli ultimi anni si è assistito ad una diminuzione della incidentalità, che tra l'altro ha portato alla riduzione di circa il 45% del numero dei feriti, anche per merito dei box per Autovelox installato nella strada ha favorito la riduzione della velocità (dimostrata anche dal picco negativo di incidenti rilevati in cui sono state contestate infrazioni all'art. 141 o 142 C.d.S).

Si allegano foto della strada con relativa postazione (All. 11-12 )

### ➤ VIA SENESE

La Via Senese con riferimento alla segnaletica dei limiti di centro abitato, è ubicata in tratto di strada extraurbana avente caratteristica di strada extraurbana secondaria di cui all'art. 2 comma 3 lett. C del C.d.S. e' strada a carreggiata unica con una corsia per ogni senso di marcia.

La strada si caratterizza per una gran mole di transiti, anche di autobus e mezzi pesanti, nell'intero arco della giornata, essendo interessata dal collegamento centro città con il casello autostradale Firenze Certosa e la strada di grande comunicazione Firenze - Siena. Il fermare i veicoli per la contestazione immediata delle infrazioni è sconsigliato sia per non essere costretti a effettuare un senso unico alternato a causa della ridotta larghezza della corsia, nonché dalla pericolosità veicolare connessa con la presenza di un muro di cinta perimetrale posto a margine carreggiata di altezza superiore ai 200 cm con una estensione di circa 1 km, che per la sicurezza degli operatori vista l'assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza.

Da precisare che sul lato opposto della strada si trova già un Autovelox coperto da Decreto della Prefettura di Firenze.

Negli ultimi 5 anni l'analisi dell'incidentalità ha riscontrato n° 1 persona deceduta, 267 incidenti stradali con ferito con 380 persone ferite e n° 40 pedoni coinvolti. (All.4). Negli ultimi anni si è assistito ad una diminuzione della incidentalità, che tra l'altro ha portato alla riduzione di più del 40% del numero dei feriti, anche per merito dei box per Autovelox installato nella corsia opposta della strada che ha favorito la riduzione la velocità.

Si allegano foto della strada con relativa postazione (All. 13-14 )

### ➤ VIALE ETRURIA

Il Viale Etruria è strada interquartierale e di distribuzione primaria. La strada è divisa in due carreggiate separate da spartitraffico invalicabile. Ogni carreggiata è divisa in due corsie di scorrimento. Ogni carreggiata è divisa in tre corsie di scorrimento. Nel tratto interessato non esistono intersezioni a raso, che consentano l'attraversamento di entrambe le carreggiate, che non siano regolate da impianto semaforico.



contestazione immediata delle infrazioni è sconsigliato sia per non ridurre di una corsia la carreggiata, sia per la sicurezza degli operatori vista l'assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza anche in considerazione delle condizioni strutturali della strada, che penalizzano in particolare l'avvistamento reciproco (presenza di cavalcavia).

Negli ultimi 5 anni l'analisi dell'incidentalità ha riscontrato n° 2 persone decedute, 72 incidenti stradali con ferito con 87 persone ferite. (All.5).

Negli ultimi anni si è assistito ad una diminuzione della incidentalità, che tra l'altro ha portato alla riduzione di più del 50% del numero dei feriti, anche per merito dei box per Autovelox installato nella corsia opposta della strada che ha favorito la riduzione la velocità. Si allegano foto della strada con relativa postazione (All. 15-16)

#### > LUNGARNO A. MORO

Il Viale Etruria è strada interquartierale e di distribuzione primaria. La strada è divisa in due carreggiate separate da spartitraffico consistente in area verde con alberi d'alto fusto della specie pino domestico, delimitata da cordolo. Ogni carreggiata è divisa in due di scorrimento.

La strada si caratterizza per una gran mole di transiti, anche di autobus e mezzi pesanti, nell'intero arco della giornata. Il fermare i veicoli per la contestazione immediata delle infrazioni è sconsigliato sia per non ridurre di una corsia la carreggiata, sia per la sicurezza degli operatori vista l'assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza anche in considerazione delle condizioni strutturali della strada che,

nel tratto successivo alla postazione Autovelox è in leggera curva a destra.

Negli ultimi 5 anni l'analisi dell'incidentalità ha riscontrato n° 1 persone decedute, 41 incidenti stradali con ferito con 71 persone ferite. (All.6).

Negli ultimi anni si è assistito ad una diminuzione della incidentalità, che tra l'altro ha portato alla riduzione di circa il 50% del numero dei feriti, anche per merito dei box per Autovelox installato che ha favorito la riduzione la velocità.

Si allegano foto della strada con relativa postazione (All. 17-18 )

Si precisa che tutte le postazioni di cui sopra sono allestite con AUTOVELOX 105/SE realizzate dalla ditta SODI SCIENTIFICA. Dette apparecchiature sono di proprietà del Comune di Firenze ed in gestione esclusiva della Polizia Municipale di Firenze.

Il Comandante  
(Massimo Ancillotti)