



## **LINEA 3, RISPOSTE AD ALCUNE DELLE DOMANDE PIÙ FREQUENTI**

Ecco le risposte ad alcuni dei quesiti più ricorrenti a proposito dei lavori per la realizzazione della linea 3 del tram (Careggi-Stazione).

**Durata dei lavori prevista.** 3 anni e 3 mesi.

**Tipologia di mezzo di trasporto.** Il modello Sirio, lo stesso già in funzione sulla linea 1 Firenze-Scandicci.

**Struttura delle fermate.** Alcune saranno poste ai lati del tracciato tranviario, altre saranno ricavate nelle due direzioni da una banchina centrale unica.



Rendering banchina centrale

**Incroci.** Verranno tutti regolati, anche quelli pedonali, da impianti semaforici, per garantire il più possibile la sicurezza di pedoni e ciclisti.

### **Quale sarà l'impatto sulla vita sociale e sull'identità del rione di Rifredi?**

Il nodo più delicato è quello relativo a piazza Dalmazia che rappresenta a tutti gli effetti il cuore civile e commerciale dell'intera zona. Il progetto di modifica presentato dal Comune di Firenze prevede che, per evitare la divisione in due tronchi tra via Vittorio Emanuele e via Filippo Corridoni, entrambi i binari passino da via di Rifredi sfruttando poi la cosiddetta area Enel per andarsi a immettere in via Carlo Pisacane. Questo comporterà necessariamente lo spostamento dell'importante mercato rionale e dunque si tratta di individuare una nuova sede che garantisca gli interessi degli operatori commerciali, risulti pienamente accessibile ai consumatori e non alteri gli equilibri delle diverse funzioni sociali del territorio.

Quattro sono le alternative che verranno proposte agli operatori e che saranno discusse ovviamente con la popolazione residente:

- spostamento in piazza Dalmazia, con rischio di saturazione delle altre funzioni a cui la piazza assolve (convivialità, verde, piccola agorà di incontro e discussione);

- collocazione a ridosso del nuovo giardino nell'area dell'ex-Meccanotessile, molto vicina alla sede attuale e in grado di potenziare la riqualificazione dell' ex-zona industriale, così profondamente legata alla storia e all'identità del rione di Rifredi;
- spostamento in via Carlo Bini;
- trasferimento in via Reginaldo Giuliani, dove verrebbe pedonalizzato l'ultimo tratto della strada, rendendolo accessibile solo alle auto dei residenti

### **Dove si concentreranno le maggiori criticità per la circolazione veicolare?**

Il punto nevralgico per le ripercussioni di rilievo cittadino sulla mobilità è sicuramente rappresentato dall'area della Fortezza, con il coinvolgimento di arterie importantissime come viale Strozzi, viale Milton, via Lorenzo Il Magnifico. Il relativo cantiere si articolerà in ben 7 fasi diverse e resterà operativo per tutta la durata dei lavori. Tra le opere più impegnative spicca la costruzione di due sottopassi per le auto, il primo da viale Milton verso viale Strozzi, il secondo destinato a collegare i due lati di viale Strozzi (da via Lorenzo il Magnifico verso la Fortezza e la Rampa Spadolini). Il progetto prevede che il tram corra in superficie in un'area verde appositamente attrezzata, attorno ad una Fortezza liberata dal traffico privato.

Sul Mugnone sono già iniziati i lavori per la costruzione di un ponte Bailey destinato a prendere il posto dell'attuale ponte di via dello Statuto. A quel punto le auto provenienti da via dello Statuto non potranno più percorrere la direttrice Strozzi-Belfiore ma saranno dirottate verso il Ponte Bailey attraverso via XX settembre.

Un altro settore chiave dei lavori interessa via dello Statuto e il sottopasso ferroviario che resterà chiuso per qualche tempo con deviazione della circolazione sulle strade adiacenti. Il piano di viabilità alternativa è stata studiato dal Mobility Manager insieme a una società specializzata in questo settore.



#### **Linea 3.1 – Fotomontaggi – Strozzi/Milton**

- 1 Area incrocio v.le Strozzi/v.le Milton (fermata Strozzi)
- 2 Viale Milton
- 3 Viale Strozzi – uscita sottopassi
- 4 Area Strozzi-Milton – Sistemazioni Paesaggistiche



**Una volta entrata in esercizio la linea 3 potrebbero esservi delle difficoltà nell'assicurare l'afflusso delle ambulanze verso Careggi attraverso l'unica corsia di marcia ricavata nel sottopasso dello Statuto?**

Qualora un qualsiasi ostacolo lungo il sottopasso (veicolo fermo per guasto, oggetto ingombrante etc.) dovesse frapporsi alla corsa dell'ambulanza verso Careggi, questa avrà comunque, come accade normalmente in altre città, la possibilità di utilizzare la tramvia come sede stradale. Il tracciato è infatti delimitata da un cordolo di circa 6 cm, abbastanza alto per evitare che motorini, biciclette e altri mezzi possano invadere inavvertitamente i binari, ma facilmente valicabile da un mezzo di soccorso. L'invasione della sede tranviaria, come è ovvio, sarebbe strettamente limitata al passaggio dell'ostacolo con conseguente pronto rientro nella viabilità ordinaria.

**Come verrà risolto il problema degli alberi posti al centro della carreggiata in via dello Statuto, proprio dove correrà il tracciato del tram?**

La sovrintendenza ha chiesto di mantenere lungo via dello Statuto la fila centrale di alberi che si svilupperà protetta da un'aiuola di 3 metri, con ai lati i due binari della tramvia e le due corsie per il traffico veicolare. I lecci saranno abbattuti e sostituiti, con una frequenza di 6 metri (maggiore dell'attuale), con il Carpino Bianco fastigiato. Questa pianta presenta una chioma stretta e lunga, con foglie caduche e radici che lavorano in profondità invece che in larghezza. La scelta della pianta è stata effettuata tramite il confronto con esperti botanici per identificare l'albero che meglio rispondesse alle necessità imposte dall'opera. Per quanto riguarda la caduta delle foglie quelle del Carpino bianco sono piuttosto coriacee e non tendono a formare la "poltiglia" a terra; quindi sarà possibile raccoglierle senza problemi tramite normale spazzamento. Le piante poste a dimora avranno circa 10 anni, con un'altezza di 10-12 metri.



**Come verrà riorganizzato il trasporto pubblico su gomma e quali conseguenze determinerà negli spostamenti trasversali da una parte all'altra della città?**

Come già accaduto per le direttrici sud-ovest del trasporto pubblico in occasione dell'entrata in funzione della linea 1, anche per le linee 2 e 3 è prevista una revisione totale delle linee degli autobus che attualmente servono le zone interessate dal futuro percorso tranviario. D'altronde è evidente che un'opera così impegnativa e impattante non avrebbe senso se non implicasse un ridisegno del trasporto pubblico, tramite una sostanziale 'induzione' all'uso del nuovo mezzo. Pertanto alcune linee attuali verranno soppresse, come la linea 4 Stazione-Poggetto, che sarà sostituita da un bus navetta attestato su piazza Leopoldo, per garantire l'interscambio con il tram.

In generale è prevista dunque un'intermodalità (passaggio da un vettore di trasporto all'altro) ma alcune linee 'forti', che assicurano il collegamento con le parti di città non ancora raggiunte dal sistema tranviario (quadranti nord-est e sud-est), manterranno la loro fisionomia trasversale.