



COMUNE DI FIRENZE

Direzione Nuove Infrastrutture - Ufficio Tramvia

Società TRAM DI FIRENZE S.P.A.

SISTEMA TRAMVIARIO DI FIRENZE

LINEA 3 (II lotto) - Tratta Libertà-Rovezzano

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

ELABORATI GENERALI

Relazione Paesaggistica - Analisi storico critica dello stato attuale- Livelli di tutela e inquadramento urbanistico- Soluzioni di progetto e compatibilità paesaggistica



COMUNE DI FIRENZE
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
ING. MICHELE PRIORE



TRAM DI FIRENZE
IL PRESIDENTE
DOTT. FABRIZIO BARTALONI

GRUPPO DI LAVORO



ARCHITECNA ENGINEERING
IL COORDINATORE DELLA PROGETTAZIONE
ING. SANTI CAMINITI

Prestazioni specialistiche

Ing. Santi Caminiti	Progetto ferrotramviario e Studi trasportistici
Ing. Angela Tortorella	Progetto degli Impianti Tecnologici
Ing. Maurizio Falzea	Progetto delle Strutture
Arch. Sebastiano Fulci	Progetto Architettonico-Paesaggistico e Inserimento Urbano
Ing. Pietro Caminiti	Progetto delle Opere Idrauliche
Dott. Geol. Roberto Checucci	Progetto Geologico
Dott.ssa Laura Pellegrineschi	Indagini preliminari Archeologiche
Dott. Gabriele Bertelloni	Valutazione previsionale Impatto Acustico
Ing. Santi Caminiti	Redazione delle prime disposizioni per la Sicurezza
Ing. Francesca Tamburini	Redazione studi di carattere Ambientale
Ing. Andrea Spinosa	Redazione di Piani Economici e Finanziari

Consulenti



COMMESSA	FASE	COMPARTO	DOCUMENTO	REV.	SCALA	NOME FILE	
FL322	PD	RPA	RL-001	0B	-	FL322-PD-RPA-RL001-0B.pdf	
REV.	DATA	DESCRIZIONE			REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0A	Giugno 2023	Prima emissione			L. Vallerini	Fulci	S. Caminiti
0B	Luglio 2023	Emissione a seguito di conferenza interna C.d.F.			L. Vallerini	Fulci	S. Caminiti
0C							

PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2
TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' – ROVEZZANO

Relazione Paesaggistica

Analisi storico critica dello stato attuale

Livelli di tutela e inquadramento urbanistico

Soluzioni di progetto e compatibilità paesaggistica

Gruppo di Lavoro



di arch. Lorenzo Vallerini

Incarico del 01/08/22 Architecna Engineering S.r.l.

Paesaggistica

arch. Lorenzo Vallerini

arch. Lorenzo Nofroni

dott. agr. Ghita Fabbri

dott. Simone Cortonicchi

e in collaborazione con il prof. Francesco Ferrini

INDICE

1	PREMESSA	1
2	INQUADRAMENTO STORICO	3
2.1	VIALE DON MINZONI, PIAZZA LE CURE E VIALE DEI MILLE	3
2.2	CAMPO DI MARTE	4
2.3	VIA DEL GIGNORO, VIA VITELLI, VIA CHIMERA, STAZIONE ROVEZZANO	8
3	URBANISTICA E VINCOLI	10
3.1	LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA	10
3.2	I VINCOLI PAESAGGISTICI	12
4	LA SITUAZIONE ESISTENTE E LA PROPOSTA PROGETTUALE	15
4.1	TRATTO 1 VIALE DON MINZONI , PIAZZA LE CURE, VIALE DEI MILLE.....	17
4.1.1	<i>Stato Esistente</i>	17
4.1.2	<i>Progetto</i>	17
4.1.3	<i>Alberi Stato di Fatto e Progetto</i>	18
4.2	TRATTO 2 VIALE DEI MILLE E CAMPO DI MARTE	19
4.2.1	<i>Stato Esistente</i>	19
4.2.2	<i>Progetto</i>	20
4.2.3	<i>Alberi Stato di Fatto e Progetto</i>	21
4.3	TRATTO 3 VIALE MAMIANI-VIALE DUSE-VIALE VERGA.....	22
4.3.1	<i>Stato Esistente</i>	22
4.3.2	<i>Progetto</i>	22
4.3.3	<i>Alberi Stato di Fatto e Progetto</i>	23
4.4	TRATTO 4 VIA DEL GIGNORO, VIA VITELLI, VIA CHIMERA, CAPOLINEA E PARCHEGGIO ROVEZZANO	24
4.4.1	<i>Stato Esistente</i>	24
4.4.2	<i>Progetto</i>	24
4.4.3	<i>Alberi Stato di Fatto e Progetto</i>	27
4.5	FERMATE E PENSILINE	28
4.6	SOTTOPASSO DELLE CURE E CONSEGUENTI MODIFICHE URBANE.....	30
4.7	CAPOLINEA E PARCHEGGIO DI ROVEZZANO.....	33
4.8	AMPLIAMENTO DEPOSITO BAGNO A RIPOLI	36
4.9	STAZIONI ELETTRICHE, ANTENNE , LINEE DI CONTATTO	37
5	ALBERATURE INTERESSATE DALLE NUOVE SISTEMAZIONI	39
6	VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	41

INDICE FIGURE

FIGURA 1. SEZIONE PROGETTO VIALE LAVAGNINI DA ARCHIVIO STORICO COMUNE DII FIRENZE FONTE: COMUNE DI FIRENZE-DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ – UFFICIO TRAMVIA “PIANO DEL VERDE RELATIVO AI LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL SISTEMA TRANVIARIO FIORENTINO NELLE ZONE SOTTOPOSTE A TUTELA”, FIRENZE. AGOSTO 2013	3
FIGURA 2. PIANTA DI RIQUALIFICAZIONE E CONFIGURAZIONE DELL’ATTUALE PIAZZA DELLA LIBERTÀ NEL PROGETTO DEL POGGI-G. POGGI, RELAZIONE SUI LAVORI PER L’INGRANDIMENTO DELLA CITTÀ DI FIRENZE 1864-1877- FONTE: COMUNE DI FIRENZE-DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ – UFFICIO TRAMVIA “PIANO DEL VERDE RELATIVO AI LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL SISTEMA TRANVIARIO FIORENTINO NELLE ZONE SOTTOPOSTE A TUTELA”, FIRENZE. AGOSTO 2013.....	4
FIGURA 3. FIGURAG. POGGI, PIANTA INDICATIVA DELL’INGRANDIMENTO DELLA CITTÀ DI FIRENZE, PRIMO PROGETTO DEL PIANO REGOLATORE, 1865, SCALA 1:5700,LITOGRAFIA A CHINA E ACQUERELLO SU CARTA PIEGATA IN 12 PEZZI, CM 97X140 ACGV, FONDO POGGI , P/G P.5.67 (FONTE: AAVV-ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE,UNA CAPITALE E IL SUO ARCHITETTO, A CURA DI L.MACCABRUNI, P.MARCHI, ED. POLISTAMPA FIRENZE, 2015).....	5
FIGURA 4. PIANTA DI FIRENZE COL PROGETTO DEI NUOVI PIANI REGOLATORI DI AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ, 1908 (FONTE: AA.VV., FIRENZE PER UNA URBANISTICA DI QUALITÀ-PROGETTO PRELIMINARE DI PIANO REGOLATORE 1985, MARSILIO ED, VENEZIA, 1985).....	6
FIGURA 5. LO STADIO COMUNALE INSERITO NEL TESSUTO VIARIO DEL QUARTIERE DI CAMPO DI MARTE (ASCFI, FONDO DISEGNI, 213/29)	7
FIGURA 6. IL PROGETTO VINCITORE DEL CONCORSO INTERNAZIONALE DI PROGETTAZIONE PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLO STADIO FRANCHI E DELL’AREA DI CAMPO DI MARTE NORD (FONTE: COMUNE DI FIRENZE 2022)	7
FIGURA 7. PIANO REGOLATORE GENERALE DI EDOARDO DETTI DEL 1962	8
FIGURA 8. IL PRIMO TRAM ELETTRICO A FIRENZE: ERA IL 19 SETTEMBRE 1890 (FONTE:REDAZIONE NOVE DA FIRENZE 19 SETTEMBRE 2018).....	9
FIGURA 9. LA LINEA 3.2.2 E IL CAMPO DI MARTE NELLA SCHEDA U2 “LE PARTI DI CITTÀ” DEL PS 2011(FONTE: PIANO STRUTTURALE, COMUNE DI FIRENZE 2011).....	10
FIGURA 10. ESTRATTO RELAZIONE PS CAP 4.3 TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIARIO (FONTE: ADOZIONE VARIANTE PS, COMUNE DI FIRENZE 2023)	11
FIGURA 11. ESTRATTO TAV. 10 MOBILITÀ (FONTE: ADOZIONE VARIANTE PS, COMUNE DI FIRENZE 2023)	11
FIGURA 12. ESTRATTO SCHEDA URBANISTICA ATS 01.08 “PARCHEGGIO HUB ROVEZZANO” (FONTE:ADOZIONE POC, COMUNE DI FIRENZE 2023)	12
FIGURA 13. SOVRAPPOSTO TRA TRACCIATO DELLA LINEA 3.2.2 E I VINCOLI PAESAGGISTICI TRATTI DA “COMUNE DI FIRENZE, PIANO STRUTTURALE 2015, TAVOLA DEI VINCOLI, SCALA 1:15.000”	13
FIGURA 14. SCHEMA PLANIMETRICO LARGO GENNARELLI.....	15
FIGURA 15. VISTA DALL’ALTO CONFIGURAZIONE DI PROGETTO DI LARGO GENNARELLI.....	15
FIGURA 16. IL TRACCIATO TRANVIARIO DELLA LINEA 3.2.2	15
FIGURA 17. TRATTO 1 VIALE DON MINZONI , PIAZZA LE CURE, VIALE DEI MILLE-PROGETTO	17
FIGURA 18. SEZIONE TIPO VIALE DON G. MINZONI-PROGETTO.....	17
FIGURA 19. SEZIONE TIPO VIALE DEI MILLE-PROGETTO.....	18
FIGURA 20. TRATTO 2 VIALE DEI MILLE E CAMPO DI MARTE-PROGETTO.....	19
FIGURA 21. SEZIONE TIPO VIALE FANTI OVEST-PROGETTO.....	19
FIGURA 22. SEZIONE TIPO VIALE FANTI EST-PROGETTO	20
FIGURA 23. SEZIONE TIPO VIALE MALTA-PROGETTO	21
FIGURA 24. TRATTO 3 VIALE MAMIANI-VIALE DUSE-VIALE VERGA-PROGETTO.....	22
FIGURA 25. SEZIONE TIPO VIA DUSE E VIA VERGA-PROGETTO	22
FIGURA 26. SEZIONE TIPO VIALE MAMIANI-PROGETTO.....	23
FIGURA 27. PROGETTO VIA STATUTO-VIA TAVANTI LINEA 3.1 AIUOLA CENTRALE	24
FIGURA 28. TRATTO 4 VIA DEL GIGNORO, VIA VITELLI, VIA CHIMERA, STAZIONE ROVEZZANO- PROGETTO	24
FIGURA 29. SEZIONE TIPO VIA DEL GIGNORO NEL TRATTO PRIMA DELLA FERMATA RONDINELLA- PROGETTO	24
FIGURA 30. SEZIONE TIPO VIA VITELLI-PROGETTO.....	26
FIGURA 31. SEZIONE TIPO VIA CHIMERA-PROGETTO.....	26
FIGURA 32. PLANIMETRIA TRONCO DI SCAMBIO-PROGETTO.....	27
FIGURA 33. TIPOLOGIA PENSILINA A FERMATA CENTRALE	28
FIGURA 34. RENDER DELLA PENSILINA CON ILLUMNAZIONE NOTTURNA.....	29
FIGURA 35. PLANIMETRIA SOTTOATTRAVERSAMENTO-SOTTOPASSO.....	30
FIGURA 36. SEZIONE LONGITUDINALE SOTTOATTRAVERSAMENTO-SOTTOPASSO.....	30
FIGURA 37. IL SOTTOATTRAVERSAMENTO-SOTTOPASSO LATO VIALE DON MINZONI	32
FIGURA 38. PLANIMETRIA DI PROGETTO DELL’AREA DEL CAPOLINEA DI ROVEZZANO.....	33
FIGURA 39. FOTOINSERIMENTO AEREO DELL’AREA DEL CAPOLINEA DI ROVEZZANO E DEL PARCHEGGIO SCAMBIATORE.....	33

FIGURA 40. PLANIMETRIA DI PROGETTO DELL'AREA DEL PARCHEGGIO SCAMBIATORE DI ROVEZZANO34

FIGURA 41. VISTA AEREA CON FOTOINSERIMENTO DEL PROGETTO NELL'AREA DEL PARCHEGGIO E CON IL CAPOLINEA.....34

FIGURA 42. AREA DEL DEPOSITO IN CONFIGURAZIONE FINALE.....36

FIGURA 43. VISTA AEREA CON FOTOINSERIMENTO DEL DEPOSITO DI BAGNO A RIPOLI A SEGUITO DELL'AMPLIAMENTO.....36

FIGURA 44. SOTTOSTAZIONE ELETTRICA.....37

FIGURA 45. ANTENNA RADIO.....37

FIGURA 46. LINEA 3.2.2 DA LIBERTÀ A ROVEZZANO, IN AZZURRO I TRATTI DOTATI DI CATENARIA38

FIGURA 47. LINEA DI CONTATTO O CATENARIA.....38

FIGURA 48. TAVOLA ESEMPLIFICATIVA PROGETTO OPERE A VERDE- VIALE MALTA-VIALE FANTI40

FIGURA 49. SOVRAPPOSTO TRA TRACCIATO DELLA LINEA 3.2.2 E I VINCOLI PAESAGGISTICI TRATTI DA “COMUNE DI FIRENZE, PIANO STRUTTURALE 2015, TAVOLA DEI VINCOLI, SCALA 1:15.000”43

ELABORATI

FL322 PD RPA RL 001 0A Relazione Paesaggistica - Analisi storico critica dello stato attuale- Livelli di tutela e inquadramento urbanistico- Soluzioni di progetto e compatibilità paesaggistica

FL322 PD RPA RL 001 a 0A Relazione Paesaggistica - Allegato A: Documentazione fotografica

FL322 PD RPA RL 001 b 0A Relazione Paesaggistica - Allegato B: Fotoinserimenti e rendering

1 Premessa

Con Deliberazione di Giunta Comuna le n.491 del 29 settembre 2009 è stato approvato in linea tecnica il progetto preliminare della linea 3 del sistema tranviario fiorentino con diramazione verso Bagno a Ripoli ("Linea 3.2. I ") e diramazione verso Rovezzano ("Linea 3.2.2");

Con Deliberazione di Giunta Comunale n.156/2021 . la Giunta ha stabilito i criteri e gli indirizzi per lo sviluppo della Linea 3.2.2 della tramvia (tratta Piazza della Libertà-Rovezzano) di seguito riportati:

- a. progettare la posizione e l'accessibilità alla fermata *Piscina* tenendo conto dei futuri sviluppi dell'area di Via Campo D'Arrigo connessi con la realizzazione del Passante Urbano e con gli interventi di miglioramento dell'intermodalità (tra cui la realizzazione del parcheggio multipiano in area RFI in zona Campo d'Arrigo) previsti dal PUMS adottato dalla Città Metropolitana di Firenze con Atto del Sindaco Metropolitano n. 33 del 01.08.2019;
- b. nel tratto di linea su Via del Gignoro in cui è presente una tratta promiscua con la viabilità. a causa delle ridotte dimensioni della carreggiata stradale, studiare l'ipotesi di deviare la corsia in direzione sud su Via del Mezzetta allargando la sede ciclabile esistente;
- c. coordinare la progettazione della linea tranviaria al capolinea di Rovezzano con la progettazione finanziata con il D.M. n. 171/2019 come da Deliberazione di Giunta n.493 del 5/11/2019. del Sottopasso Chimera-Varlungo e del nuovo Hub di Rovezzano quali interventi prioritari presenti nel PUMS approvato dalla Città Metropolitana di Firenze in data 21 aprile 2021.

Con Disciplinare di Incarico del 12/07/2022 è stato stabilito di avviare la progettazione definitiva della Linea 3.2.2. compreso le indagini preliminari e le attività specialistiche. tramite il Concessionario Tram di Firenze S.p.A., attraverso il Soggetto per l'ingegneria Architecna Engineering S.r.l.

Con Lettera Prot. 295198 del 02/09/2022 del Comune di Firenze-Direzione Sistema Tramviario Metropolitano è stato formalizzato a TRAM di Firenze S.p.A. ed a Architecna Engineering

S.r.l. l'inizio delle attività di redazione del Progetto Definitivo.

Con Lettera di Incarico del 01/08/22 Architecna Engineering S.r.l. ha affidato ad Archland di arch.Lorenzo Vallerini l'incarico per la Paesaggistica e le Opere a Verde della Linea 3.2.2. comprendente la redazione di:

- 1-Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature interessate dalla Linea 3.2.2 (con il supporto del prof. Francesco Ferrini);
- 2- Relazione Paesaggistica per l'ottenimento delle autorizzazioni paesaggistiche;
- 3-Progetto Definitivo delle Opere a verde

La presente relazione paesaggistica riguarda le opere urbanistiche, quelle edilizie, quelle per interventi sulle alberature e quelle relative ad installazione di cartellonistica che sono soggette ad Autorizzazione Paesaggistica.

Il tracciato della Linea 3.2.2 ha una lunghezza complessiva di circa 6.20 km, ma solo circa 3.25 km sono quelli soggetti a Vincolo Paesaggistico, comprese le opere connesse alla sistemazione urbanistica del tracciato e dell'intorno e al parcheggio scambiatore di Rovezzano e precisamente:

- 1- Viale Don Minzoni, c.a.250 ml. D.M. 05/11/1951 Viali di circonvallazione di Firenze;
- 2- Viale Mamiani-Viale Duse-Viale Verga-Via del Gignoro sino a Via Rondinella, c.a.1.800 ml. D.M. 05/11/1951 Collina Fiesolana, Fiesole e Firenze;
- 3- Via del Gignoro-Via G.Vitelli-Via della Chimera-Stazione Rovezzano con parcheggio esistente su via della Chimera in corrispondenza del capolinea Rovezzano, c.a.1.200 ml. D.M. 31/08/1953 Due zone delle rive dell'Arno, Firenze.

Il tratto di Viale dei Mille e tutta l'area del Campo di Marte, invece non sono soggetti a Vincolo Paesaggistico.

Stante però l'unitarietà e la continuità del progetto, di fatto, tutte le opere afferenti la Linea 3.2.2 possono essere ricomprese nella valutazione-verifica di compatibilità paesaggistica (art. 146, comma 5 Dlgs 42/2004) per la autorizzazione paesaggistica (artt. 146 e 149 Dlgs 42/2004).

Oltre ai Vincoli Paesaggistici soprariportati il tracciato della Linea 3.2.2 interessa beni architettonici vincolati ai sensi nell'art. 10, comma 1, del Codice n. 42/2004 (ex L. 1089/1939) con Vincolo Architettonico o Monumentale, sottolencati:

- 1- In Viale Don Minzoni, la Chiesa della Beata Vergine del Buon Consiglio e la Ex Cappella, viale Don Minzoni

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

2- In Viale dei Mille, la Chiesa dei Sette Santi Fondatori e lo Stadio Comunale Artemio Franchi

3- In Via del Gignoro, Villa il Gignoro e l'Ex Ospedale psichiatrico di San Salvi.

2 Inquadramento storico

Nella rappresentazione urbana della città prevale sempre il “costruito” con carenza di rappresentazione dello “spazio aperto” come tessuto connettivo della città e in assenza del sistema degli spazi aperti e del verde.

Nel Piano Poggi, invece, in assonanza con le rappresentazioni urbane ottocentesche, il sistema degli spazi aperti e delle sistemazioni paesaggistiche ha assunto rilevanza ed è stato rappresentato e progettato compiutamente dando forma alla “Firenze Capitale”; forma che ancora oggi siamo in grado di leggere in varie parti della città.

2.1 Viale Don Minzoni, Piazza Le Cure e viale dei Mille

“ I Viali alberati rappresentano Il principale intervento che caratterizza la forma urbana della nuova città – progettata dal Poggi, n.d.r. - . Con la demolizione delle mura si perde un elemento fino ad allora fondamentale della definizione strutturale, funzionale e formale della città. Cade la distinzione tra un dentro ed un fuori ed inizia anche per Firenze la storia dei nuovi rapporti tra le varie parti della città, tra un centro e una periferia...”¹.

Il sistema dei viali e dei parterre e/o “square” (le piazze alberate e/o giardini riproposti dalle tipologie adottate da Haussmann-Alphand per le ristrutturazioni urbanistiche del centro di Parigi) costituivano per l’originario progetto del Poggi un unicum senza soluzione di continuità.

Il Poggi aveva concepito la sistemazione dei nuovi viali in modo più complesso di quanto non sia poi stato realizzato: ovvero la divisione del viale in cinque parti, con due esterne di modeste dimensioni da destinare a marciapiedi, una grande centrale per le carrozze e due viali pedonali intermedi tra i marciapiedi e la fascia centrale separati fra loro da una doppia alberatura.

La tipologia del verde dei viali effettivamente realizzata, non è stata poi quella originariamente prevista composta da un doppio filare di alberi su ciascun lato del viale, bensì solo di un filare per ogni lato del viale tra il marciapiede e l’edificato, così come è stato fatto per Viale Don Minzoni, che costituiva e costituisce uno dei “bracci” che si diramano dalla Piazza Cavour oggi Piazza della Libertà.

¹ Comune di Firenze, *Piano urbano del traffico: i viali di circonvallazione in riva destra d’Arno*, 1997

Infatti, per Piazza della Libertà il Poggi inserisce in uno spazio arredato a giardino posto al centro della nuova piazza ... il parterre centrale circondato da alberi e da panchine decorate da una fontana al centro dal quale si diramavano a raggiera i viali. La nuova piazza così disegnata consentiva di raccordare le varie strade che vi confluivano.

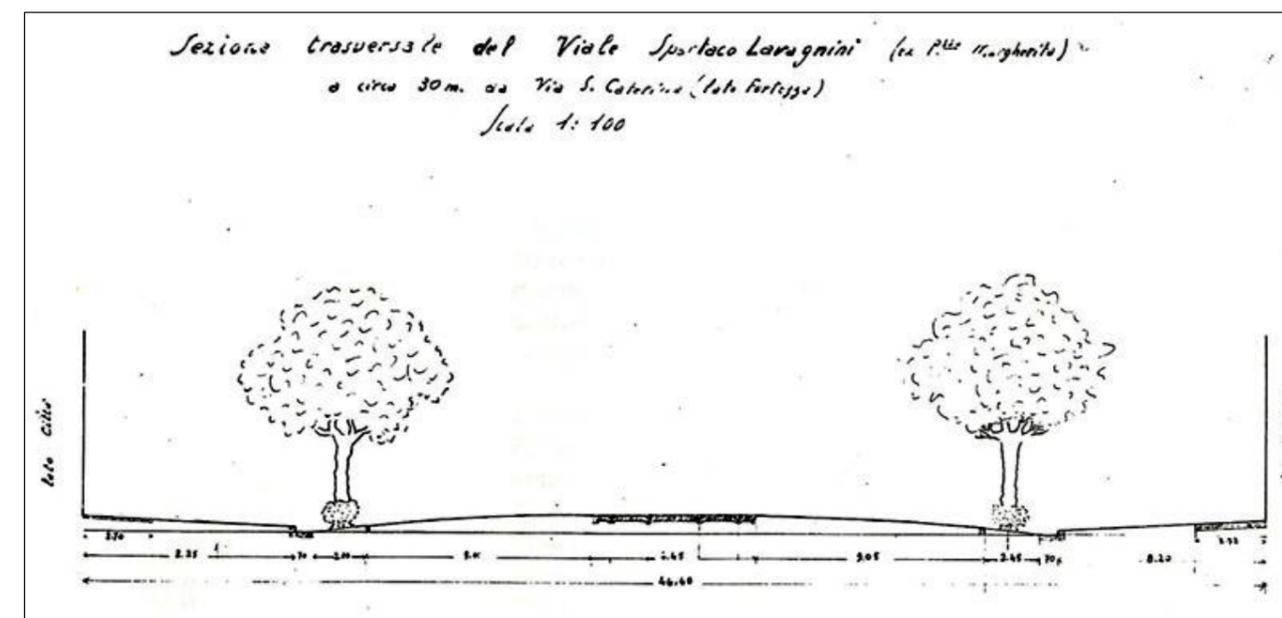


Figura 1. Sezione Progetto Viale Lavagnini Da Archivio Storico Comune di Firenze Fonte: Comune di Firenze-Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità – Ufficio Tramvia “Piano del Verde relativo ai lavori di realizzazione del sistema tranviario fiorentino nelle zone sottoposte a tutela”, Firenze. Agosto 2013

Nel testo di Bencivenni M e De Vico Fallani M. ², “... Questa piazza e la sua sistemazione a verde ... nascono come uno dei nodi caratteristici e più suggestivi del vasto piano di ingrandimento studiato da Giuseppe Poggi. La presenza dell’Arco trionfale lorenese, che raddoppia il riferimento colossale della porta – S. Gallo, ndr - , costituiva un motivo di ricchezza ...l’impianto ovale della piazza, innervato da due assi ortogonali con il più corto tra la porta e l’arco trionfale lorenese e il più lungo che congiunge due obelischi – oggi non più in essere, ndr - allargandosi ad esedra in prossimità di questi. ... al centro ... una fontana quadrolobata con i lobi disposti secondo l’orientamento degli assi ... Le piantagioni originali consistevano in un

² Fonte: Bencivenni M., De Vico Fallani M., *Giardini pubblici a Firenze dall’Ottocento ad oggi*, EDIFIR Edizioni, Firenze, 1998

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

giro di 54 Tigli replicato internamente da un ordine minore di *Prunus carolinana*, poi sostituiti da 38 *Ligustrum lucidum* ad albereto, dei quali ci parla Angiolo Pucci³ ...”.

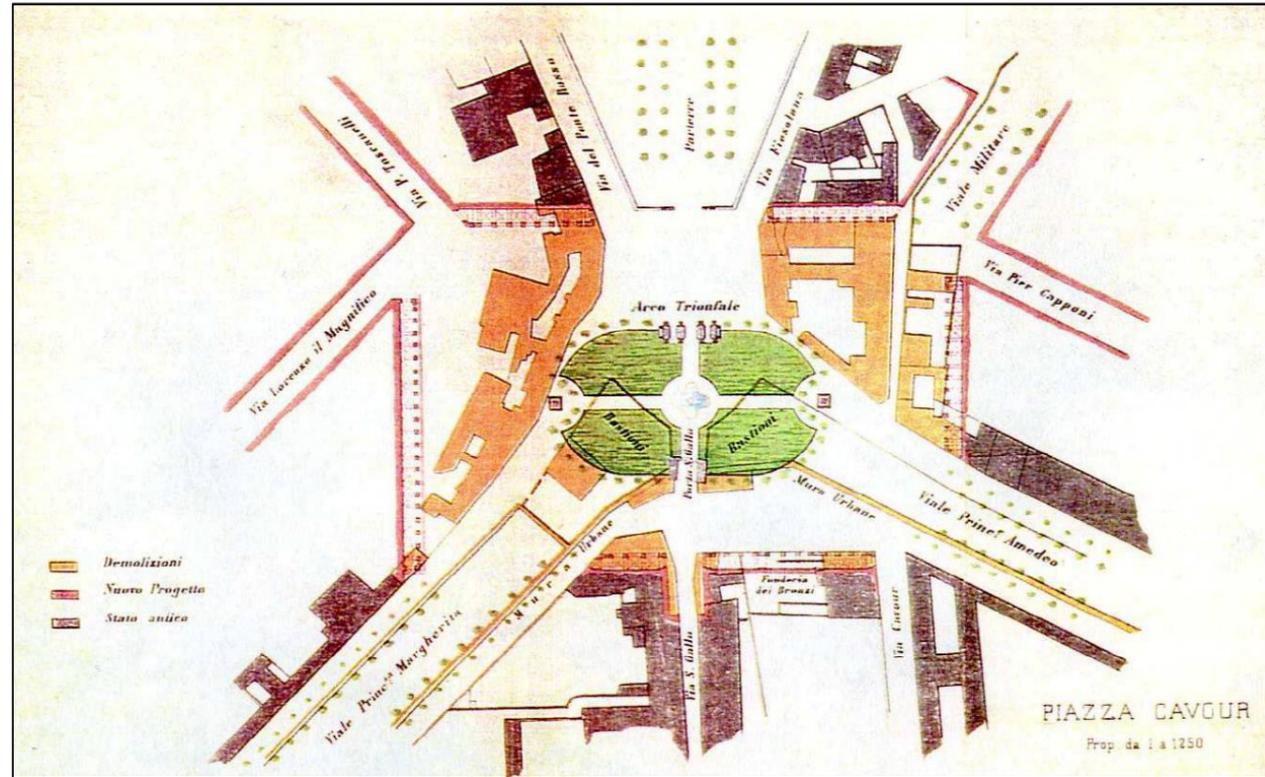


Figura 2. Pianta di riqualificazione e configurazione dell'attuale Piazza della Libertà nel progetto del Poggi-G. Poggi, *Relazione sui lavori per l'ingrandimento della città di Firenze 1864-1877*. Fonte: Comune di Firenze-Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità – Ufficio Tramvia “Piano del Verde relativo ai lavori di realizzazione del sistema tranviario fiorentino nelle zone sottoposte a tutela”, Firenze. Agosto 2013

Per Viale Don Minzoni, Cure, viale dei Mille, sempre dei sopracitati autori “...Dalla piazza Cavour il collegamento con i quartieri delle Cure e del Campo di Marte era garantito dalla piazza alla ferrovia, dal viale Regina Margherita – o viale Militare, ndr- , oggi viale Don Minzoni. In un primo momento esso fu alberato con *Paulownie* per la scelta cara a Attilio Pucci di

³ Angiolo Pucci era figlio di Attilio Pucci Giardiniere Comunale nominato in seguito alla decisione del Consiglio Comunale del 29 novembre 1867, con l'incarico di “*dirigere e sorvegliare tutto quello che concerne i lavori di giardinaggio, tanto per mantenere i giardini e piantumazioni esistenti o che possono essere acquistati e eseguiti dal Comune, non escluso il Parco delle Cascine, quanto per il progetto delle nuove piantumazioni delle quali dovrà assumere la direzione e sorveglianza.*”

30-09-2022

impiegare più varietà di piante. Tuttavia a seguito del cattivo risultato mostrato da questa specie, vennero progressivamente sostituiti con 134 *Celtis australis*...”...” Dalla Piazza delle Cure poi il collegamento con il Campo di Marte è stabilito con due viali: il Viale dei Mille e il Viale Alessandro Volta. La loro sistemazione a verde è così ricordata dal Pucci ‘il primo, che conduce in linea retta al Campo di Marte, si chiamava prima viale Militare, finché ricorrendo il 50° anniversario della gloriosa spedizione dei Mille di Garibaldi, il Comune decretò .. il 20 maggio 1910 ... che portasse il nome di viale dei Mille...esso è alberato con 169 platani e 131 *Celtis*..’...”.

2.2 Campo di Marte

La vicenda del Campo di Marte a Firenze comincia con la redazione del piano di ingrandimento della Città da parte di Giuseppe Poggi.

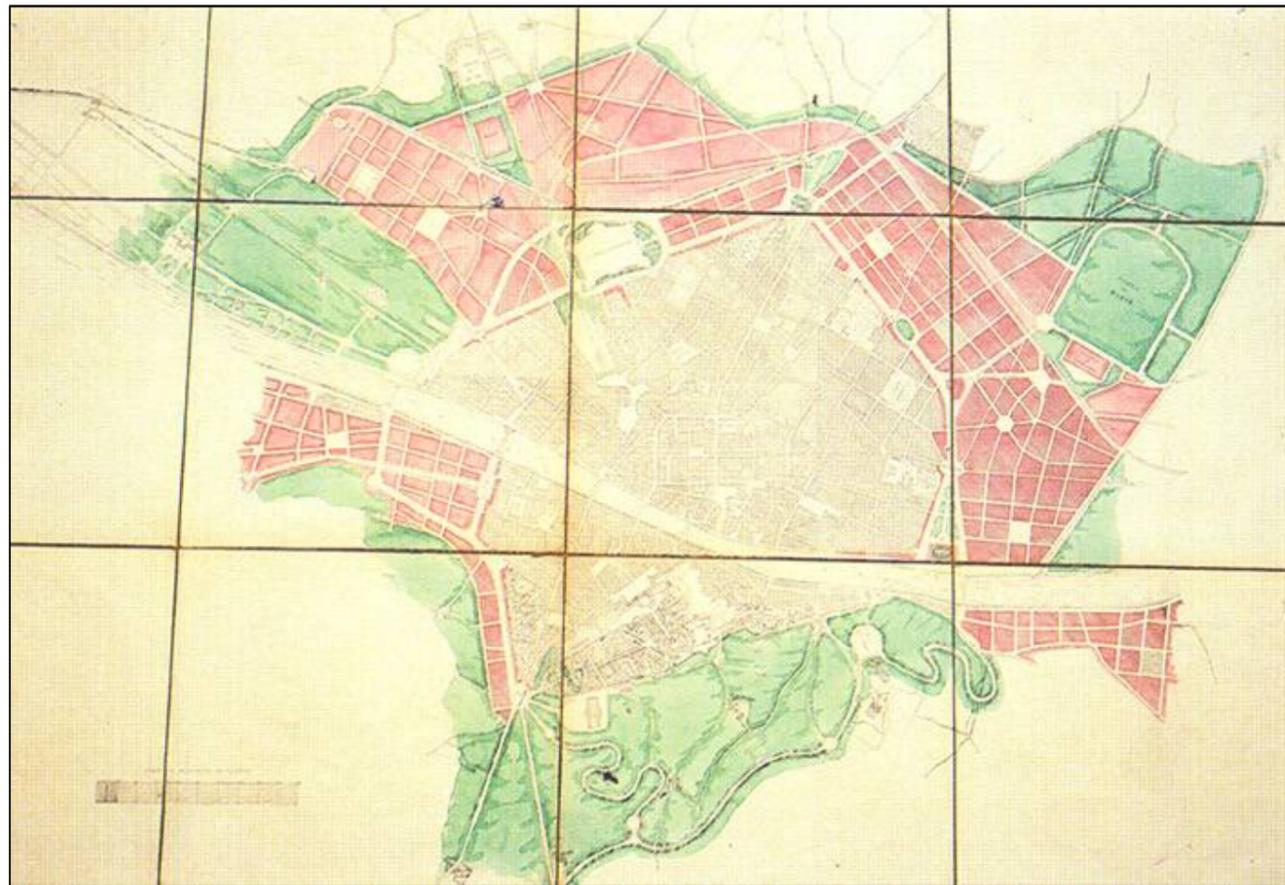
Il Poggi nella sua prima proposta, quella definita Progetto di Massima, aveva pensato di collocare sulla riva sinistra dell'Arno un ampio Campo di Marte, nell'area oggi denominata dell'Argingrosso, situato di fronte al piazzale delle Cascine e a questo unito da un ponte provvisorio denominato “La Passerella”, che sarà poi costruita successivamente a metà 900.

In alcune proposte recenti di sistemazione delle Cascine, l'area dell'Argingrosso è stata poi denominata le “Nuove Cascine” a integrazione del parco storico delle Cascine e con funzioni e servizi ricreativi e sportivi ivi concentrati al fine di alleggerire la pressione antropica sul parco storico. Il Poggi, anche in questo caso del Campo di Marte, aveva mostrato grande abilità nel saper cogliere l'occasione della risoluzione di un problema concreto come quello di trovare un nuovo spazio per le esercitazioni militari e anche per potenziare ed esaltare ulteriormente la funzione a verde pubblico da lui attribuita alla Tenuta delle Cascine.

Tuttavia questa proposta non venne accettata e fu indicato di trovare una diversa sistemazione sulla riva destra dell'Arno. Il Poggi individua nella *Pianta indicativa dell'ingrandimento della città di Firenze, primo progetto del piano regolatore, 1865* il nuovo Campo di Marte collocandolo all'estremità della zona di espansione della nuova città oltre il nuovo tracciato della linea ferroviaria aretina. La proposta fu approvata nel 1866 e l'esecuzione fu avviata nel 1868 dalle autorità militari.

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

“...si prevedeva: che la dimensione del campo non fosse inferiore a 700 metri di lunghezza e 550 metri di larghezza; che il campo fosse fiancheggiato da uno stradone alberato; che tangente al lato inferiore fosse concessa anche un'area di circa 30.000 metri quadrati per la realizzazione di una caserma di cavalleria ... Ultimati i lavori del Campo di Marte nell'estate del 1873 ... la consegna alle autorità militari avvenne nel 1875 a conclusione dei lavori al viale Militare (attuale viale Don Minzoni e viale dei Mille) e alle strade adiacenti. Il viale che circondava il Campo di Marte, chiamato viale Manfredo Fanti, venne alberato con quattro file di alberi le quali venivano a formare tre viali: uno centrale per i veicoli a ruote, uno esterno per i cavalli, e quello interno per i pedoni. Le piante utilizzate per le alberature furono più di mille così ripartite: 580 Platani, 443 Olmi e 149 Aceri...”⁴



⁴ Fonte: Bencivenni M. e De Vico Fallani M., *Giardini pubblici a Firenze dall'Ottocento ad oggi*, pagg. 322-329, Edifir Ed., Firenze, 1998

30-09-2022

Figura 3. Figura G. Poggi, Pianta indicativa dell'ingrandimento della città di Firenze, primo progetto del piano regolatore, 1865, Scala 1:5700, litografia a china e acquerello su carta piegata in 12 pezzi, cm 97x140 ACGV, Fondo Poggi, P/G P.5.67 (Fonte: AAVV-Archivio di Stato di Firenze, Una Capitale e il suo architetto, a cura di L. Maccabruni, P. Marchi, Ed. Polistampa Firenze, 2015)

Passati gli anni in cui Firenze era stata capitale, la presenza delle attrezzature militari condizionò in maniera pesante lo sviluppo dell'attuale Quartiere 2 e soprattutto del Campo di Marte. Dopo che il piano Poggi si era esaurito si intrapresero le trattative con il Ministero della Guerra affinché si liberasse il Campo di Marte e le sue aree contermini per scopi edificatori (molto ambiti anche dai militari), nonostante che il Poggi avesse aperto la piazza al pubblico godimento e avesse espresso il suo parere assolutamente contrario all'edificazione lungo il perimetro del Campo di Marte, anche per motivi di sicurezza legati alle esercitazioni militari e alla presenza di depositi di esplosivi.

Tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento si procedette a una urbanizzazione dell'area destinandone una parte a insediamenti residenziali e la restante a verde pubblico. Una proposta avanzata nel 1908 da una Commissione del Collegio Toscano degli Ingegneri richiedeva di destinare l'area all'espansione edilizia della città in considerazione anche delle potenzialità abitative offerte da una zona periferica che si collegava direttamente alle colline di Fiesole; proposta fatta propria dal *Piano generale regolatore e di ampliamento della città di Firenze 1914-24* che indicava i criteri di lottizzazione dell'area, ma mantenendone una parte a verde.

Con la redazione del piano generale urbanistico varato nel 1934 (nel frattempo il Comune era riuscito ad entrare in possesso dell'area) si abbandonò definitivamente l'idea di utilizzo a scopo abitativo dell'area dell'ex-campo di Marte, che invece venne assegnata alla più vasta area compresa fra lo stesso e le colline e il fiume a Rovezzano con la successiva saturazione della zona, e all'area della vecchia piazza d'armi fu assegnata invece come unica destinazione possibile quella di area per impianti sportivi e verde pubblico.

Di fatto il Campo di Marte diviene un importante contraltare verde urbano rispetto all'altra grande area verde rappresentata dal Parco delle Cascine.

Con la costruzione del nuovo stadio "Giovanni Berta" (1932) poi Artemio Franchi di Pier Luigi Nervi fu avviato il processo di conversione e di trasformazione in area sportiva del Campo di Marte, ma comunque l'organizzazione delle frequentazioni del Campo prevedeva che il

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

pomeriggio l'area fosse aperta anche ai civili, i ragazzi potevano andare a giocare e intorno c'erano i pastori che portavano a pascolarci le pecore.

Subito dopo la guerra fu ripreso il progetto di realizzare in questa area una cittadella sportiva secondo un progetto che oltre che ad ampliare lo stesso stadio del Nervi si proponeva la realizzazione di numerose infrastrutture sportive; tendenza continuata negli anni '50 e '60 sino ai Mondiali del '90, con la realizzazione di diversi impianti sportivi (baseball, piscina, pallavolo, palazzetto dello sport, ecc.) che hanno via via rosicchiato le parti di verde pubblico, pur certamente fornendo servizi importanti alla cittadinanza, riducendo però la permeabilità degli spazi quasi esclusivamente ai viali alberati ed alcuni spazi a "giardino pubblico".

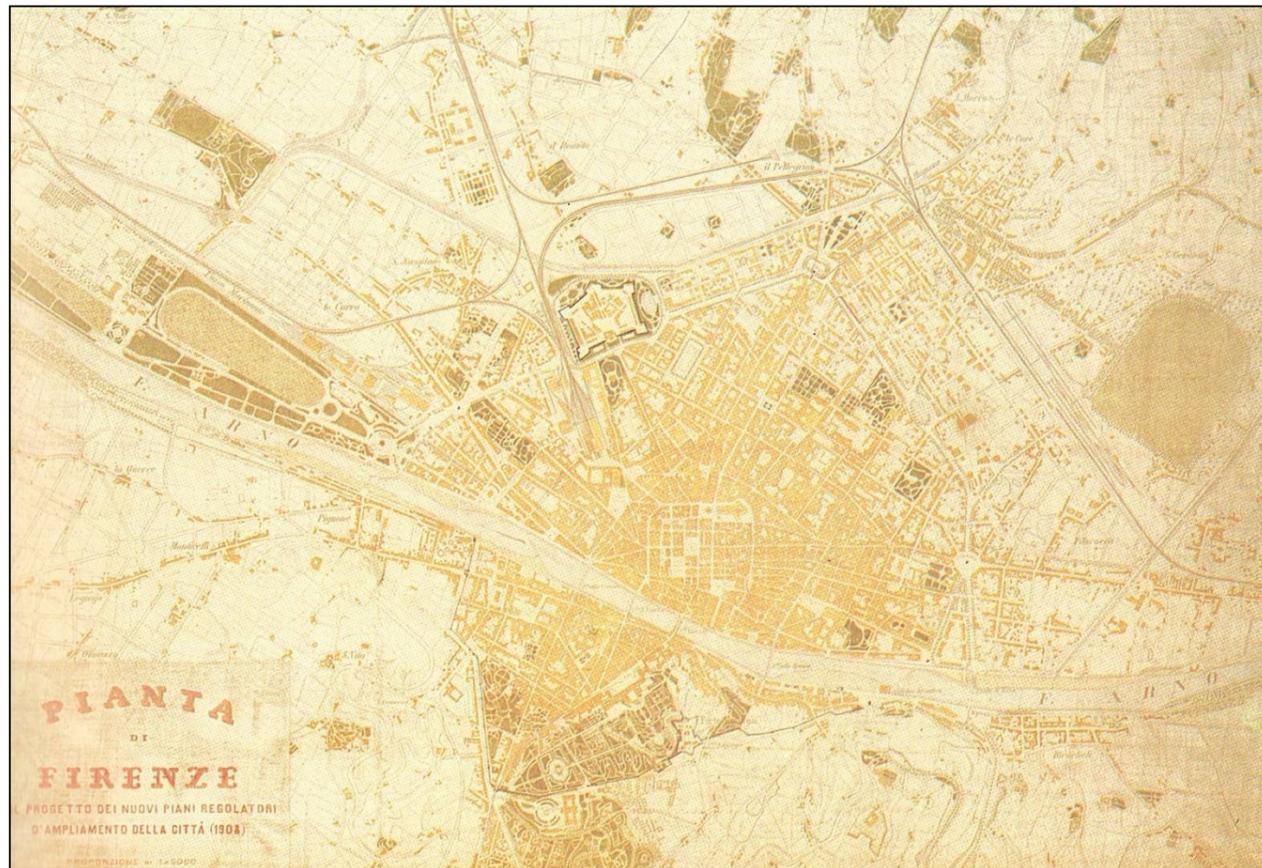


Figura 4. Pianta di Firenze col progetto dei nuovi piani regolatori di ampliamento della città, 1908
(Fonte: AA.VV., *Firenze per una urbanistica di qualità-Progetto preliminare di piano regolatore 1985*, Marsilio Ed, Venezia, 1985)

“... Per quanto riguarda le aree a verde pubblico, oltre all'alberatura a platani presente ancora oggi lungo il viale Manfredo Fanti e viale Malta, e oltre alle alberature presenti negli spazi a

prato di pertinenza degli impianti sportivi esistenti e del Palazzetto dello Sport, in tutta la vasta area dell'ex-campo di Marte esistono solo due giardini pubblici... mentre per quanto riguarda le masse degli alberi esse procedono per zone omogenee: partendo dalle piante di *Platanus orientalis*, che delimitano il giardino dal viale Malta, il primo lato interno del vialetto è alberato con *Quercus ilex* e il lato opposto con *Tilia*; infine sul confine nord sono presenti piante di *Pinus pinea* e di *Populus nigra*.... L'altro... ricavato nell'area posta a nord al centro della curva del viale Manfredo Fanti....Questo giardino nasce con un complesso disegno che prevede soprattutto articolati percorsi interni destinati ai ragazzi e alle attività di giuoco. Le suddivisioni interne determinate dallo snodarsi dei viali e dalle piazzette che spesso si aprono, non presentano caratterizzazioni rigide sotto il profilo delle piante qui utilizzate che risultano abbastanza variate. Nei grandi riquadri che guardano verso il viale di Maratona si può notare una prevalenza di *Tilia*, e *Celtis occidentalis*; in quelli centrali abbiamo sequenze abbastanza consistenti di *Populus alba*, e infine in quelli esterni predominano i *Celtis occidentalis* associati a piante di *Ulmus campestris*....”⁵.

⁵ Fonte: Bencivenni M. e De Vico Fallani M., *Op.cit.*

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte



Figura 5. Lo stadio Comunale inserito nel tessuto viario del quartiere di Campo di Marte (ASCFi, Fondo disegni, 213/29)

Il futuro dell'area di Campo di Marte recentemente è stato oggetto di particolari attenzioni da parte dell'Amministrazione Comunale che nel corso del 2020-22 ha individuato nel DUP la riqualificazione integrale dello stadio Franchi e la valorizzazione dell'area Campo di Marte come indirizzo strategico tramite l'interramento/pedonalizzazione di viale Paoli con ricaduta "green", lo spostamento del centro sportivo della Fiorentina e la conseguente disponibilità di una importante area, quella definita dei "campini", che dovrà essere caratterizzata da nuove aree a verde e alberature, la previsione del riciclo acque piovane, nuovi sistemi di distribuzione dell'energia accumulata da coperture fotovoltaiche, nuovi parcheggi in area ferroviaria, nuova tramvia.



Figura 6. Il progetto vincitore del Concorso internazionale di progettazione per la riqualificazione dello Stadio Franchi e dell'area di Campo di Marte Nord (Fonte: Comune di Firenze 2022)

Il Concorso internazionale di progettazione per la riqualificazione dello Stadio Franchi e dell'area di Campo di Marte Nord espletato nel marzo 2022 ha infine dato corpo progettuale a buona parte delle indicazioni strategiche del Comune con proposte innovative non solo per il restyling dello stadio, ma anche per un complessivo intervento di rigenerazione urbana sostenibile.

La nuova Linea 3.2.2 Libertà-Rovezzano della Tramvia costituisce elemento centrale per questa innovazione dell'area di Campo di Marte.

2.3 Via del Gignoro, Via Vitelli, Via Chimera, Stazione Rovezzano

La vasta distesa pianeggiante dell'odierno quartiere non faceva parte del Comune di Firenze che solo nel 1865, con l'abbattimento della cerchia muraria, si ampliò e si estese fino a San Salvi, Varlungo e Ponte al Pino, aggregando parte del territorio della Comunità di Rovezzano.

Tutta la zona pedecollinare fu in passato sede di alcuni monasteri, tra cui il più importante era quello di San Salvi. Dopo che una parte consistente dell'antico monastero di San Salvi fu occupata dall'Ospedale psichiatrico Vincenzo Chiarugi, e soprattutto dopo l'abbattimento delle mura di Firenze dal lato sud, la zona cominciò a prendere sempre più importanza da un punto di vista degli insediamenti umani, prima quelli ottocenteschi realizzati per far fronte alla Firenze capitale, poi, con la dismissione definitiva dell'ospedale psichiatrico, con i nuovi insediamenti odierni. In alcune tracce del passato come il Cenacolo di San Salvi, oggi trovano sede l'importante museo del Calcio e il vicino Centro Tecnico Federale di Coverciano.

L'ingegnere Giovanni Bellincioni rilanciò nel 1919, con la conferenza "Firenze di ieri e Firenze di domani", i contenuti del Piano Regolatore del 1914-17 reso poi operante nel 1924. Nelle nuove espansioni previste dal piano la città si ricongiunse alle colline, con sistemazioni del verde urbano e una risposta urbanistica ad alcune delle esigenze del settore industriale che costituirono elementi di interesse. Il piano Bellincioni, che fece da ponte tra il piano Poggi ed il piano del 1958, ha costituito lo sfondo su cui ha operato la speculazione edilizia del dopoguerra e che ha investito negli anni Cinquanta tutta la prima fascia periferica oltre i viali con l'innalzamento di palazzoni, la realizzazione di cospicue sopraelevazioni e la sostituzione di interi gruppi di villini con palazzine di maggiore volumetria.

Il cosiddetto Piano Detti del 1962 che, pur rimanendo in parte inattuato nei suoi obiettivi strutturali e programmatici rimane ancor oggi il riferimento più importante dell'urbanistica fiorentina, riduce consistentemente gli indici di edificabilità nelle zone di saturazione e di espansione, e di fatto rende in edificabile la collina, ponendo un forte blocco alla dilagante e disordinata crescita edilizia degli anni '60, contribuendo a salvare anche la parte di città che va dal Gignoro a Rovezzano e, soprattutto, tutelando gli apparati pedecollinari fiorentino-fiesolani che caratterizzano questa zona. Indirizzi poi in parte riconfermati nel piano Vittorini del 1991 con la riqualificazione delle periferie e la costruzione di un "limite" della città.



Figura 7. Piano Regolatore Generale di Edoardo Detti del 1962

In questa parte della città che sarà dotata della nuova Linea 3.2.2 sono da sottolineare due esistenti elementi centrali per l'assetto urbano.

Lungo Via del Gignoro, un grande intervento di rigenerazione urbana porterà alla trasformazione della Caserma Perotti in un 'Federal Building delle amministrazioni statali della città di Firenze'. Un'operazione di riuso per dare nuova vita al complesso contribuendo a razionalizzare le funzioni delle amministrazioni statali e a valorizzare l'intera zona con l'integrazione della struttura nel contesto urbano.

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

A Rovezzano la fermata ferroviaria, posta lungo la linea Firenze-Roma, che è servita da treni regionali di Trenitalia nell'ambito del contratto di servizio stipulato con la Regione Toscana, ricordando che proprio in questa posizione, ove si prevede il capolinea del nuovo Tram, alla fine del XIX secolo fu inaugurata a cura della Società "Les Tramways Florentins" una tranvia, in seguito classificata come linea 10 della rete tranviaria di Firenze, la quale venne poi completamente smantellata nel 1958.⁶



Figura 8. Il primo Tram elettrico a Firenze: era il 19 settembre 1890 (Fonte:Redazione Nove da Firenze 19 settembre 2018)

⁶ Fonti:

Aleardi Andrea, Marcetti Corrado, *Firenze, verso la città moderna*, Fondazione Michelucci, Firenze, 2006

Astengo Giovanni, *Schema Strutturale per l'area Metropolitana Firenze-Prato-Pistoia*, in Quaderni di Urbanistica Informazioni, n. 7, 1990

Giorgieri Pietro, *Urbanistica a Firenze 1945-1991: la ricerca del Piano*, in: DOMUS. - ISSN 0012-5377 (1991), pp. 44-45

Piccardi Mario, Romagnoli Carlo, *Campo di Marte: Storie di confine e di paesaggio urbano*, Comune di Firenze, La casa Usher, Firenze 1990

30-09-2022

3 Urbanistica e vincoli

3.1 La strumentazione urbanistica

Il tracciato della linea 3.2.2 Libertà-Rovezzano, unitamente alle altre linee della Tramvia Fiorentina, è previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze del 2013, dal Piano Strutturale adottato nel 2014 ed approvato nell'Ottobre 2015 e dal Regolamento Urbanistico vigente approvato nel 2015.



Figura 9. La Linea 3.2.2 e il Campo di Marte nella scheda U2 "Le parti di città" del PS 2011 (Fonte: Piano Strutturale, Comune di Firenze 2011)

Rispetto al R.U. il tracciato della linea 3.2.2 Libertà-Rovezzano è interamente conforme alle previsioni eccetto l'ultima parte compresa tra via della Loggetta e via della Chimera, per la quale

vi è un'interferenza con la scheda urbanistica AT01.15 "impianti sportivi Chimera" in cui il R.U. prevede appunto impianti sportivi in un'area privata ad oggi non soggetta ad esproprio (progetto approvato nel 2022 dalla GC).

Nelle schede "Le parti di città" (di cui si riportata sopra quella riferentesi alla Linea 3.2.2 e alle parti del Quartiere coinvolte) il PS descrive in breve le principali azioni che il Piano Strutturale ha introdotto per ogni parte di città. Esse mettono in evidenza i temi trattati con riferimento alla mobilità, alla riqualificazione urbana ed ambientale, agli elementi della trasformazione.

"...Questa parte di città rappresenta oggi il polo sportivo di Firenze per la presenza centrale della grande area del Campo di Marte con lo stadio Artemio Franchi, lo stadio Ridolfi e gli innumerevoli impianti sportivi diffusi. È un quartiere residenziale molto amato dai fiorentini, che lo ritengono uno dei più vivibili della città..."

La Relazione al PS10 Approvaz Def del 2011 in riferimento alla Tramvia prevede che:

"...La realizzazione del sistema tramviario, con l'attesa riduzione dei flussi di traffico, costituirà anche l'occasione per molte aree cittadine di una profonda riqualificazione urbanistica fondata sul diverso utilizzo degli spazi stradali. Una delle zone che sarà investita da significative trasformazioni è quella del Campo di Marte, dove con la realizzazione della Linea 3.2.2 e del Passante Urbano, il nodo delle Cure e l'asse del viale dei Mille, sgravati dal traffico di attraversamento, potranno essere serviti dalla tramvia e finalmente riqualificati e restituiti a una funzione di piazza e boulevard prevalentemente destinati al traffico residenziale e agli spostamenti ciclopeditoni. La linea tramviaria servirà la stazione di Campo di Marte dal lato nord e collegherà i numerosi parcheggi posti nell'area dell'attuale stadio, che saranno altresì facilmente raggiungibili dal Passante Urbano, consentendo così una piena intermodalità auto-treno-tram. Lo spostamento delle funzioni legate allo stadio Franchi in un'altra area cittadina permetterà così di realizzare un importante snodo di intermodalità capace di decongestionare apprezzabilmente una parte significativa della città..."

La nuova Variante al Piano Strutturale, adottata congiuntamente al nuovo POC il 13/03/2023, non scardina la struttura del PS 2010-2011, ma aggiorna il quadro conoscitivo, opera scelte nuove, precisa, modifica e integra i suoi capisaldi puntando alla costruzione della "Grande

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
 Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

Firenze" su più livelli (dai servizi alle infrastrutture), con una visione sempre più condivisa ed estesa all'area metropolitana.

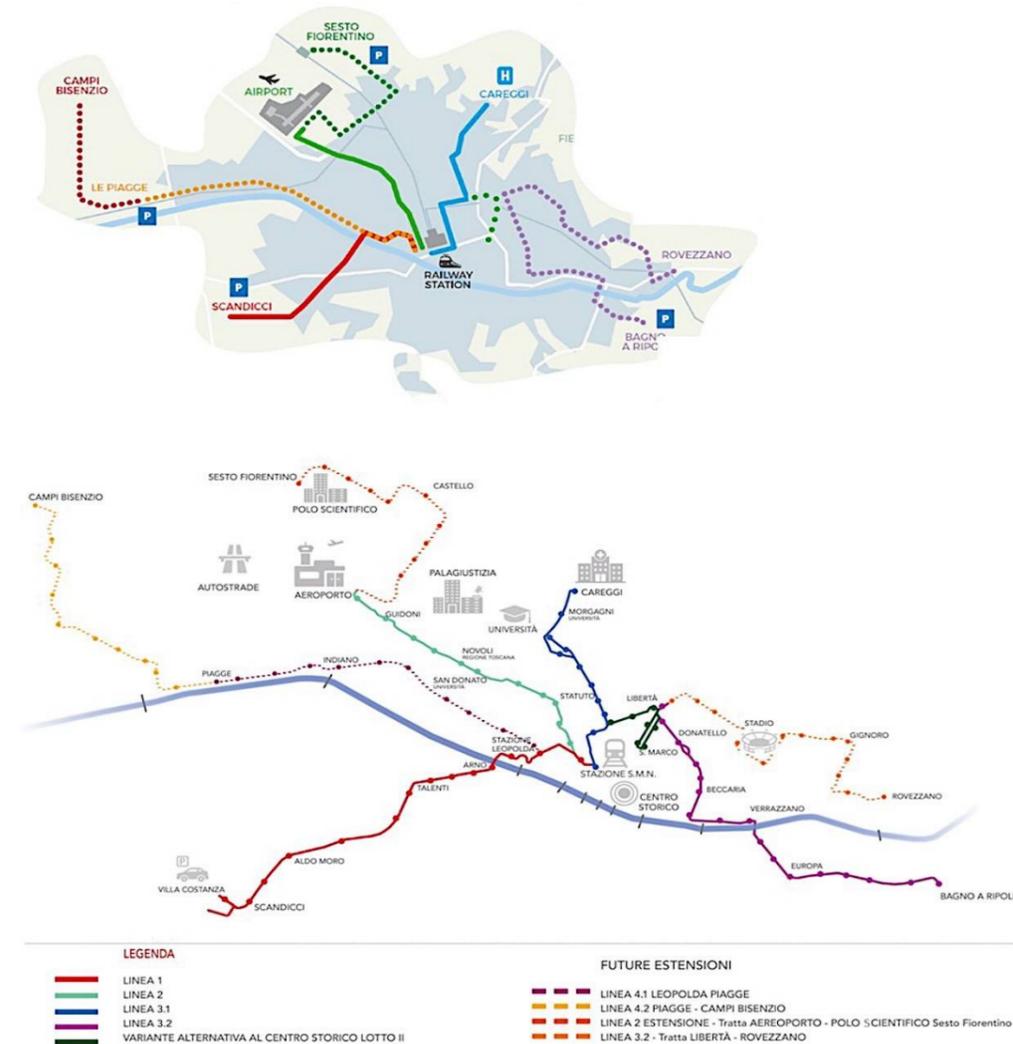


Figura 10. Estratto Relazione PS Cap 4.3 Trasporto pubblico tramviario (Fonte: Adozione Variante PS, Comune di Firenze 2023)

Per quanto concerne la realizzazione del sistema tramviario ne conferma il ruolo centrale “ ... per la transizione verso una mobilità urbana efficiente e sostenibile, in grado di soddisfare i bisogni di spostamento della popolazione con livelli di servizio elevati e minimizzando gli effetti negativi per l’ambiente...” ampliandone la portata tramite:

- “ ... la realizzazione di un sistema di Hub intermodali comprendenti la funzione di parcheggio scambiatore con le auto che provengono dalle zone non servite dalla rete tramviaria, per accentuare la riduzione del trasporto privato;
- il rafforzamento delle infrastrutture stradali al contorno del sistema tramviario, finalizzata sia ad aumentarne l’accessibilità che a garantire la riduzione della pressione del traffico privato sulle strade interessate dalla tramvia e consentire così migliori livelli di servizio anche al trasporto pubblico su gomma di adduzione alla tramvia...”.

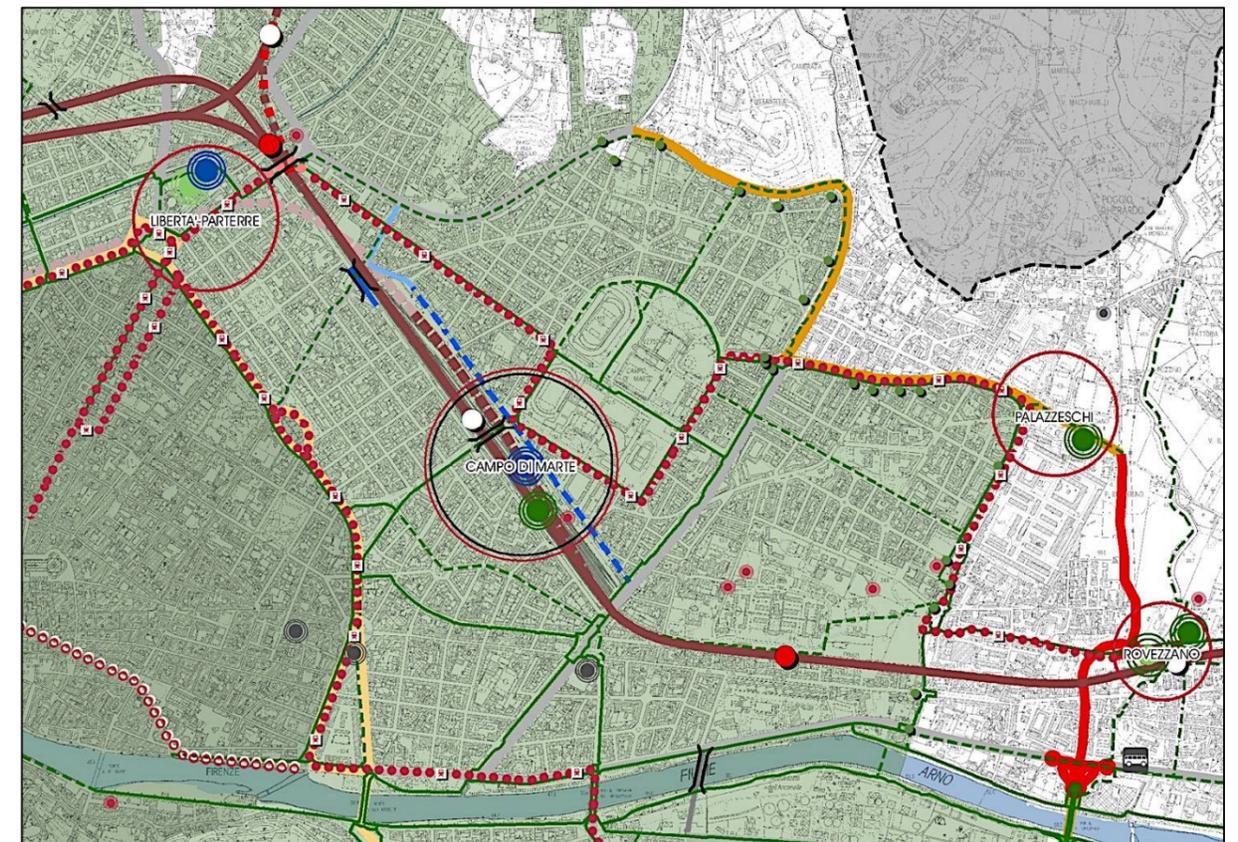


Figura 11. Estratto Tav. 10 Mobilità (Fonte: Adozione Variante PS, Comune di Firenze 2023)

Per la Linea (Linea 3.2.2) ne conferma il tracciato che da”... Piazza della Libertà prosegue su viale Don Minzoni, sottopassa la ferrovia alle Cure, attraversa Campo di Marte, servendo la stazione sul lato nord-est, tocca Coverciano e prosegue fino a raggiungere la stazione ferroviaria di Rovezzano...” con un ruolo importante per “ ... un altro settore di città che andrà incontro a rilevanti trasformazioni sarà il quartiere di Campo di Marte, dove con la realizzazione

della diramazione verso Rovezzano della Linea 3.2, il nodo delle Cure e l'asse del viale dei Mille potranno essere serviti dalla tramvia e finalmente riqualificati e restituiti ad una funzione di piazza e boulevard prevalentemente destinati al traffico residenziale ed agli spostamenti ciclopedonali.

La linea tramviaria servirà la Stazione di Campo di Marte dal lato nord realizzando un importante snodo di intermodalità per il trasporto pubblico, in grado di migliorare significativamente il livello di servizio per l'utenza del sistema integrato treno-tram. Infatti, con la realizzazione del sotto-atteveramento dell'Alta Velocità si prevede una ristrutturazione dell'area ferroviaria nei pressi dell'attuale Stazione di Campo di Marte, che vede la realizzazione di un nuovo layout di stazione con accesso di pari dignità sia da Campo di Marte che su Viale Mazzini. Ciò costituirà l'occasione non solo per la riqualificazione dell'intera area ferroviaria ma anche per la creazione di un nuovo nodo intermodale, che preveda una ampia disponibilità di sosta per i veicoli privati, in modo da contribuire a decongestionare significativamente la parte nord est della città e da costituire anche la dotazione di sosta necessaria per servire in maniera adeguata lo Stadio Franchi in via di riqualificazione. L'ipotesi di realizzazione dei parcheggi di interscambio con la tramvia prevede una dotazione possibile di 3.000 posti auto in strutture multipiano, poste nell'attuale area ferroviaria lungo via Campo di Arrigo. Ciò consentirebbe l'utilizzo dei parcheggi sia per fare fronte alle necessità di sosta in occasione degli eventi sportivi presso lo Stadio Franchi, sia per ospitare, nei normali giorni lavorativi, i veicoli dei pendolari che effettuano l'interscambio con la tramvia per raggiungere le zone più centrali della città o altri settori urbani diametralmente opposti connessi alla rete tramviaria. Per far fronte ai movimenti veicolari legati al nuovo parcheggio la via Campo d'Arrigo dovrà essere modificata ed ampliata, sfruttando parte dell'area ferroviaria, potenziando così anche la funzione di collegamento fra i due attraversamenti contigui del laccio ferroviario di Campo di Marte (Ponte del Pino e Cavalcavia dell'Affrico).....".

Rispetto al nuovo POC adottato il 13/03/2023 il tracciato della linea 3.2.2 Libertà-Rovezzano è interamente conforme alle previsioni, ma nell'ultima parte in via della Chimera, vi potrebbe essere un'interferenza con la scheda urbanistica ATs 01.08 "Parcheggio Hub Rovezzano" in cui il POC prevede un "... parcheggio scambiatore ubicato sulla diramazione Rovezzano della

Linea tramviaria 3.2.2, nella zona in fregio a via della Chimera e via Spadaro, nei pressi della stazione di Rovezzano, ... incrementare il parcheggio ivi presente. Assieme al prolungamento del viadotto Marco Polo, l'intervento permette di costruire nella zona est della città un sistema integrato di viabilità, parcheggi e linee tramviarie, assistito da un sistema ITS di informazione in tempo reale sullo stato del traffico e sulla occupazione dei parcheggi, in grado di promuovere in maniera molto efficace la modalità park&ride, con conseguente sensibile riduzione del traffico privato sia sulle viabilità di penetrazione da est che sui viali di circonvallazione".



Figura 12. Estratto scheda urbanistica ATs 01.08 "Parcheggio Hub Rovezzano" (Fonte:Adozione POC, Comune di Firenze 2023)

3.2 I vincoli paesaggistici

Per quanto concerne i Vincoli, il tracciato della Linea 3.2.2 nel suo percorso complessivo di circa 6.20 km, interferisce per circa 3.25 km con le opere connesse alla sistemazione urbanistica del tracciato e dell'intorno e al parcheggio scambiatore di Rovezzano:

Quelli soggetti a Vincolo Paesaggistico dunque sono:

1 - Viale Don Minzoni, c.a.250 ml. - D.M. 05/11/1951 Viali di circonvallazione di Firenze;
IDENTIFICAZIONE DELL'AREA VINCOLATA

La zona sita nel territorio del comune di Firenze comprendenti i seguente viali: viale Fratelli

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

Rosselli, Belfiore, Filippo Strozzi, Spartaco Lavagnini, Giacomo Matteotti, Antonio Gramsci, Giovanni Amendola e Giovane Italia, con una fascia di territorio di m. 400 dal lato esterno e di m.

100 verso il centro della città.

2 - Viale Mamiani-Viale Duse-Viale Verga-Via del Gignoro sino a Via Rondinella, c.a.1.800 ml. - D.M. 05/11/1951 Collina Fiesolana, Fiesole e Firenze;

IDENTIFICAZIONE DELL'AREA VINCOLATA

Territorio delle colline fiesolane a nord di Firenze nell'ambito dei comuni di Firenze e Fiesole

3 - Via del Gignoro-Via G.Vitelli-Via della Chimera-Stazione Rovezzano con parcheggio esistente su via della Chimera in corrispondenza del capolinea Rovezzano, c.a.1.200 ml. - D.M. 31/08/1953 Due zone delle rive dell'Arno, Firenze

IDENTIFICAZIONE DELL'AREA VINCOLATA

Sponde nord e sud dell'Arno nell'ambito del comune di Firenze.

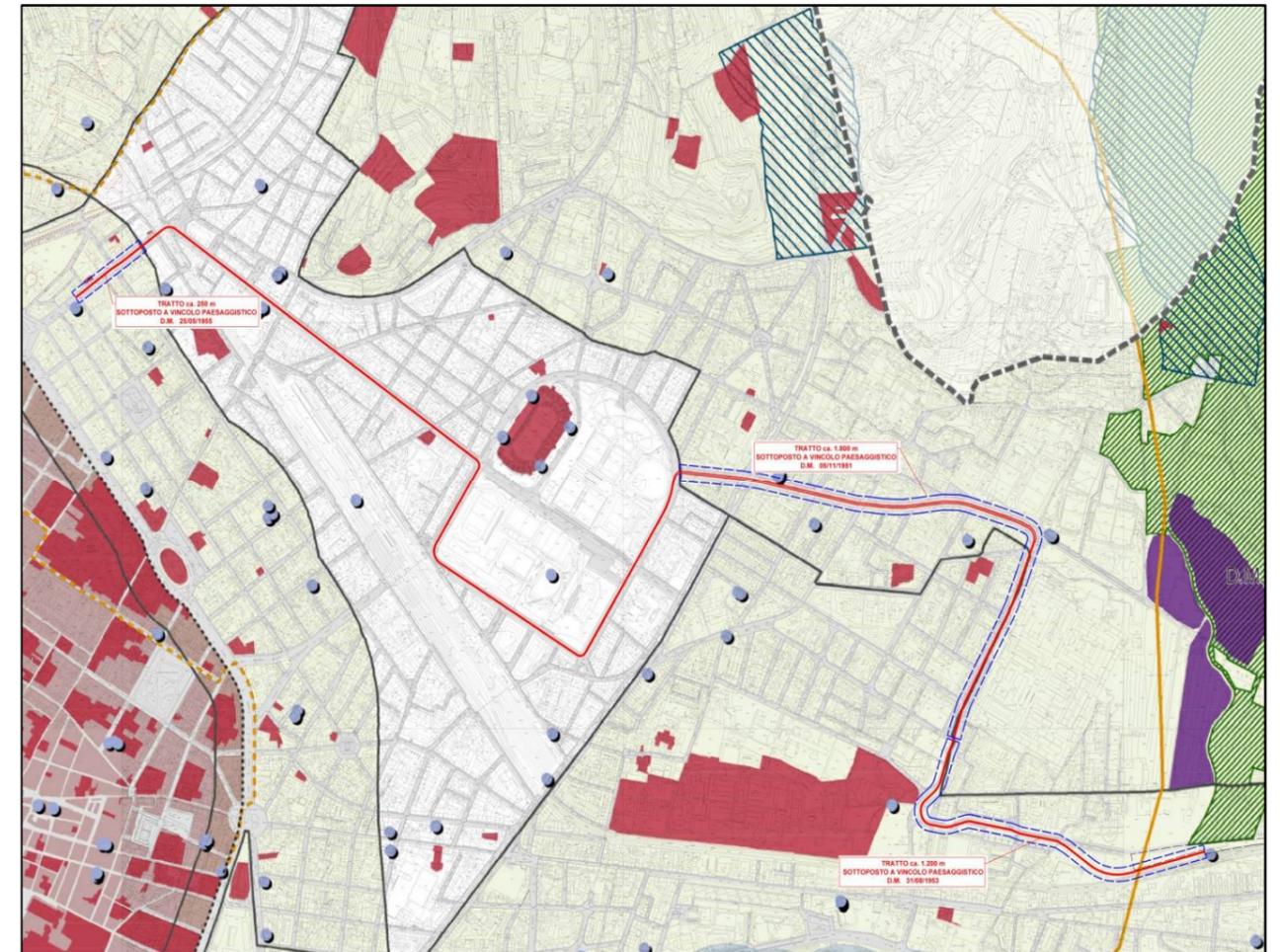


Figura 13. Sovrapposto tra tracciato della Linea 3.2.2 e i Vincoli paesaggistici tratti da "Comune di Firenze, Piano Strutturale 2015, Tavola dei Vincoli, scala 1:15.000"

(in rosso: immobili di interesse storico architettonico; in verde chiaro: beni paesaggistici vincolati da DM; in rigato verde fitto: ANPIL)

Per tali tratti la documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti è la *Relazione Paesaggistica* da redigersi ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 e secondo quanto stabilito dal Comune di Firenze.

Il tratto di Viale dei Mille e tutta l'area del Campo di Marte non sono soggetti a Vincolo Paesaggistico.

La Relazione Paesaggistica da redigersi ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 dovrà contenere tutte le specifiche progettuali relative alle aree interessate dai vincoli paesaggistici e le zone contermini, nonché la “ ... simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto resa mediante fotomodellazione realistica (rendering computerizzato o manuale, ecc.) comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, per consentire la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico ...” (Fonte: Comune di Firenze, Direzione Urbanistica, Servizio Edilizia Privata).

Infine, nel D.P.C.M 12/12/2005 all'Allegato “Relazione Paesaggistica” al punto 3.2 Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica si prevede che siano ricompresi:

“... 2..... Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, ove significative, dirette e indotte, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico sia in fase di cantiere che a regime....
3...Fermo restando che dovranno essere preferite le soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica, dovranno essere indicate le opere di mitigazione sia visive che ambientali previste,.....:

[7] Le opere di mitigazione e compensazione si fondano sul principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni. La relazione paesaggistica, sulla base della lettura degli effetti dell'intervento sulle attuali caratteristiche dei luoghi, fra cui la loro eventuale reversibilità, individua le misure di miglioramento previste, le misure di mitigazione e di compensazione e indica, quando possibile, le diverse soluzioni alternative esaminate e a conclusione la proposta di progetto motivatamente scelto tra queste. Le opere di mitigazione potranno essere sia immediate che realizzate nel corso del tempo, potranno avere un diverso grado di capacità di contrastare gli effetti negativi dell'intervento: annullamento, riduzione, riqualificazione.

.....nonché evidenziati gli effetti negativi che non possano essere evitati o mitigati....

[8] Principali tipi di modificazioni e di alterazioni....

- Modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni,

struttura parcellare, viabilità secondaria,...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.;

- Modificazioni della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ...);
- Modificazioni dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento);
- Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico;
- Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico;
- Modificazioni dell'assetto insediativo-storico;
- Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso, agricolo);
- Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale;
- Modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc.);

“..... In particolare, la documentazione deve dimostrare il rapporto dell'intervento con i luoghi sui quali insiste, basando le proposte progettuali sulla conoscenza puntuale delle caratteristiche del contesto paesaggistico ed evitando atteggiamenti di semplice sovrapposizione, indifferente alle specificità...

.....e potranno essere proposte le eventuali misure di compensazione (sempre necessarie quando si tratti di interventi a grande scala o di grande incidenza)...

[9]_Le opere di compensazione saranno individuate dalla relazione paesaggistica, che analizzando gli effetti dell'intervento sulle attuali caratteristiche dei luoghi, individua le opportune opere di compensazione, che possono essere realizzate anche prima della realizzazione dell'intervento, all'interno dell'area di intervento, ai suoi margini, ovvero in un'area lontana ed in tempi diversi da quelli dell'intervento stesso; in quest'ultimo caso, l'amministrazione può individuare un'area comune su cui concentrare i contributi e le azioni di compensazione da realizzare nel tempo a spese ed eventualmente a cura dei soggetti interessati....”.

Inoltre, ai sensi dell'art. 146, commi 4 e 5 del Codice la documentazione contenuta nella domanda di autorizzazione paesaggistica indica “:.... gli elementi di mitigazione e compensazione necessari “.

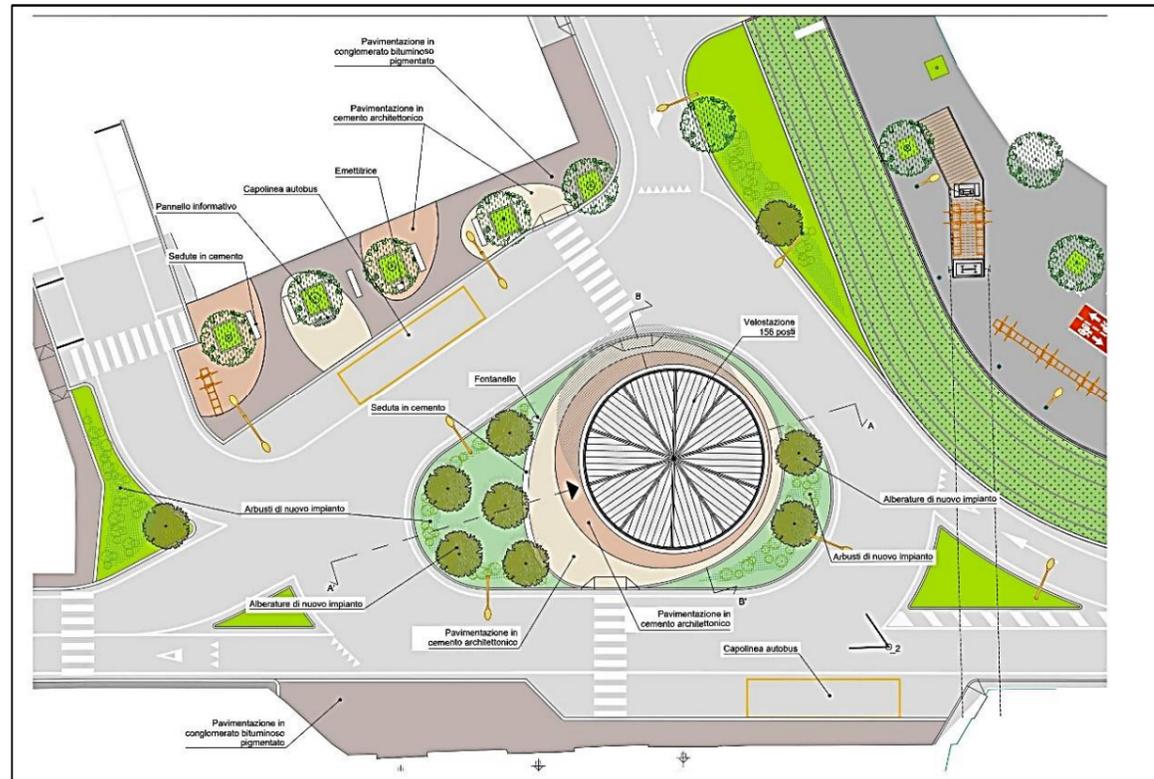


Figura 14. Schema planimetrico Largo Gennarelli



Figura 15. Vista dall'alto configurazione di progetto di Largo Gennarelli

4 La situazione esistente e la proposta progettuale

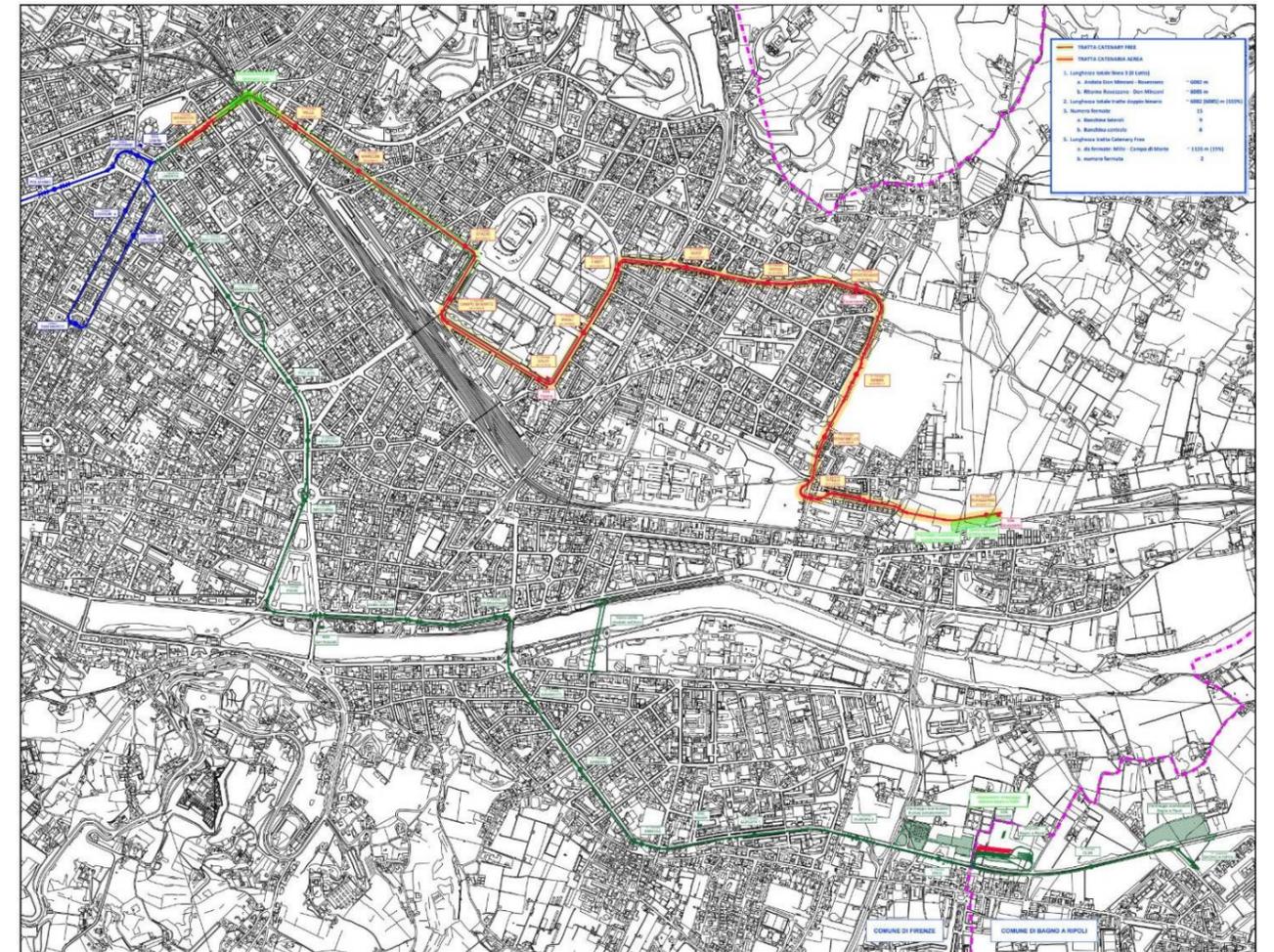


Figura 16. Il tracciato tranviario della linea 3.2.2

Il tracciato tranviario della linea 3.2.2 ripercorre quasi integralmente quello ipotizzato nella fase preliminare della progettazione ed ha un'estensione di circa 6,1 km con 15 fermate previste.

Il tracciato della Linea 3.2.2 inizia, collegandosi al sistema tramviario fiorentino, nel punto in cui termina la Linea 3.2.1 Libertà-Rovezzano in viale Don Minzoni, prosegue sul viale e tramite il nuovo sottoattraversamento, sottopassa il fascio di binario che divide viale Don Minzoni dall'area delle Cure per immettersi su viale dei Mille.

Il tracciato prosegue lungo viale dei Mille, sino all'intersezione con viale Fanti dove svolta in direzione sud per proseguire su viale Malta e poi sul ramo opposto di viale Fanti risalendo in direzione nord.

All'intersezione con via Mamiani si immette sull'asse Mamiani-Duse-Verga percorrendolo interamente fino alla svolta su via del Gignoro. Il tracciato percorre interamente via del Gignoro fino a via Vitelli e successivamente via della Chimera fino al capolinea.

Nell'ambito del progetto definitivo della Linea 3.2.2 è previsto l'ampliamento dell'edificio destinato a rimessaggio nel Deposito di Bagno a Ripoli, che viene realizzato con la Linea 3.2.1. Pertanto, il rimessaggio viene studiato anche per contenere i tram necessari per esercire anche il tratto di linea verso Rovezzano; infatti, nel rimessaggio (attualmente dotato di 5 binari per contenere 15 tram) si prevede l'ampliamento con l'inserimento di altri 5 binari (15 tram).

In totale sono previste n° 15 fermate (compresi i due capolinea) e tre fabbricati tecnologici (sottostazioni elettriche) denominati Piscine, Coverciano e Rovezzano.

Le opere principali che vengono realizzate nella linea 3.2.2 sono: il nuovo sottoattraversamento Cure per consentire ai tram di sottopassare i binari della linea Ferroviaria per la stazione di Campo di Marte (n. 4 binari) e per la linea verso Faenza (n. 1 binario), due ponti di scavalco del torrente Mensola per la sede tranviaria e per l'accesso al nuovo parcheggio scambiatore previsto al capolinea di Rovezzano nei pressi della stazione ferroviaria. Vengono realizzate anche due antenne per le comunicazioni del sistema radio Tetra: nei pressi delle sottostazioni elettriche (SSE) Coverciano e Rovezzano. Infine, si realizzano i tre fabbricati tecnologici delle SSE a servizio della tranvia che vengono denominati Piscine (in viale Malta), Coverciano (in viale G. Verga) e Rovezzano (in via della Chimera nella zona del capolinea).

La sede tramviaria è a due vie di corsa con una larghezza tra i 6,20 m e 6,40 m (misurata all'esterno dei cordoli di bordo), l'intervallo fra i binari (intesa come distanza da asse binario ad asse binario) ha un valore medio di 3,20 m, con valori maggiori nei tratti di linea in curva per tenere in considerazione le fasce di ingombro dei veicoli tramviari.

La sede tramviaria è pavimentata con materiali differenziati, ovvero in pietra forte, con binderi di porfido, con autobloccanti "tipo Veleia" oppure con armamento verde con vegetazione a sedum, a seconda del contesto nel quale è collocata ed è sempre delimitata lateralmente da due "fasce" in rilievo che ne permetteranno l'immediata individuazione rispetto alla pavimentazione stradale.

I marciapiedi sono caratterizzati da pavimentazioni in pietra, ma per lo più in asfalto con relativi cordoli, mentre le piste ciclabili (e i percorsi ciclo-pedonali promiscui) sono in conglomerato bituminoso colorato con aggregati colore rosso e aggiunta di ossido di ferro. Le aree verdi sono delimitate da cordoli in pietra, in cls o in corten. La sede stradale e gli stalli dei parcheggi auto sono in conglomerato bituminoso, salvo che nei parcheggi di Rovezzano con pavimentazione drenante.

Per quanto riguarda le tematiche e gli approfondimenti progettuali si rimanda agli specifici elaborati dell'*Inserimento Urbano*, dello *Studio Architettonico* e delle *Opere a Verde*, parti integranti del presente Progetto Definitivo. Molti dei disegni riportati nella presente Relazione Paesaggistica sono tratti dagli elaborati grafici dei sopracitati campi progettuali.

4.1 Tratto 1 Viale Don Minzoni , Piazza Le Cure, viale dei Mille

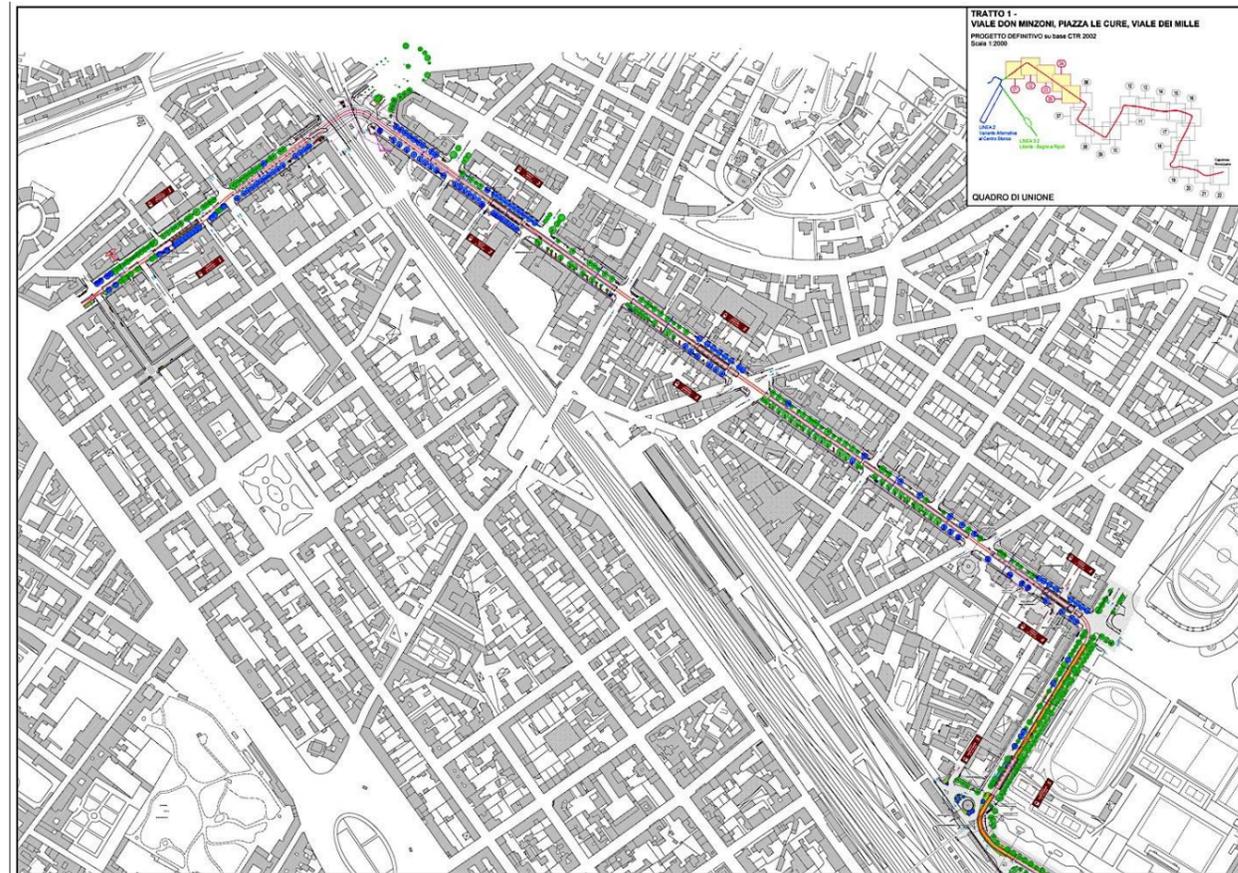


Figura 17. Tratto 1 viale Don Minzoni , piazza Le Cure, viale dei Mille-Progetto

4.1.1 Stato Esistente

In viale Don Minzoni, allo stato attuale, abbiamo una larghezza complessiva di circa 30,00 m. con due controviali di circa 4-5,00 m., ognuno dei quali è caratterizzato da un filare di alberi di notevoli dimensioni, per lo più appartenenti con bagolari. Lo stesso schema si ripete in Viale dei Mille ed i filari si alternano tra bagolari e platani.

L'immagine urbana è quella derivante dall'impostazione poggiana, ma alterata dai notevoli volumi di traffico e un sistema di parcheggio a volte confuso che lascia spazi limitati alla fruizione pedonale e ciclabile.

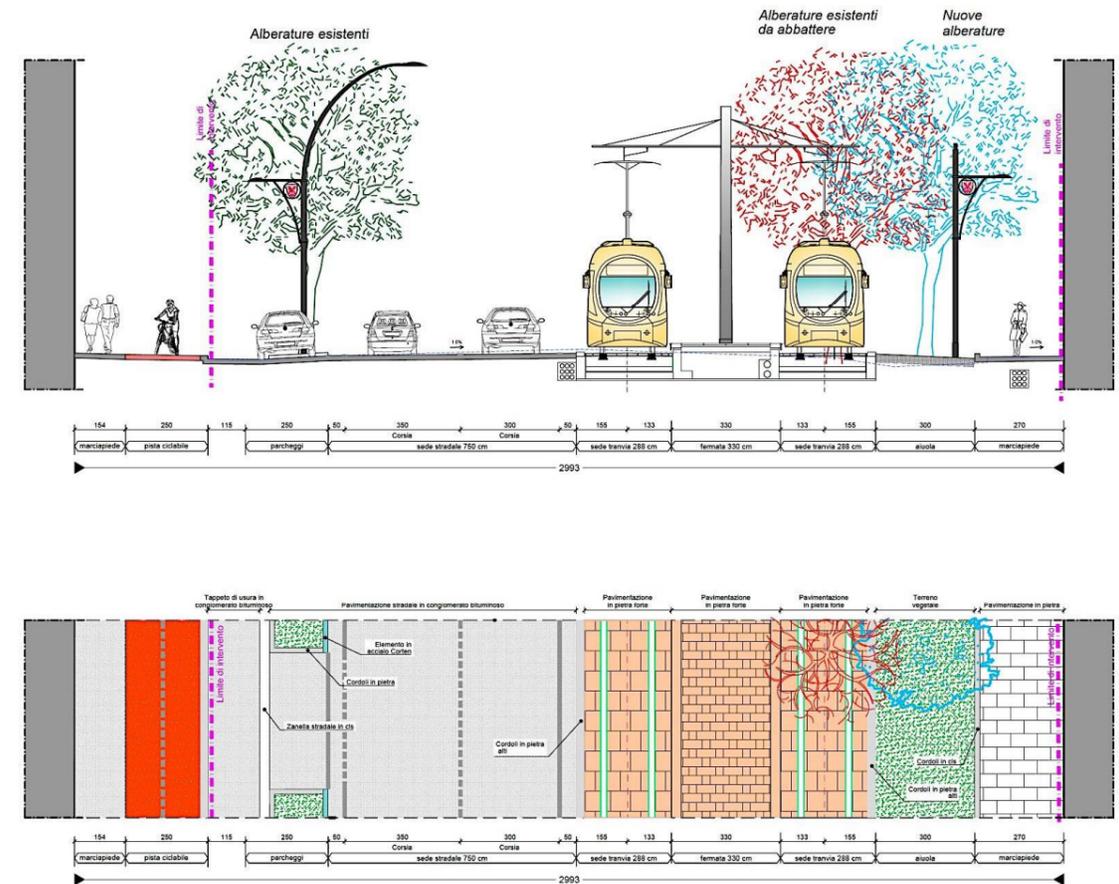


Figura 18. Sezione tipo viale Don G. Minzoni-Progetto

4.1.2 Progetto

Questo primo tratto comprende il tracciato iniziale in Viale Don Minzoni ove è posizionata la prima fermata Masaccio, il sottopasso ferroviario delle Cure e il tracciato rettilineo lungo tutto viale dei Mille con tre fermate, Mille, Marconi e Stadio.

Da inizio tracciato fino all'intersezione con via Masaccio la sede tranviaria è posizionata sul lato est, affiancata ad ovest da una carreggiata a doppia corsia in direzione Le Cure, poi dopo l'incrocio di via Masaccio, il tracciato inizia a scendere per raggiungere la quota ipogea in corrispondenza del sedime ferroviario nei pressi di Piazza delle Cure per raccordare viale Don Minzoni con viale Dei Mille, curvando nel tratto sotterraneo.

Le rampe di discesa-salita sono affiancate da muretti di protezione stradali su entrambi i lati dell'altezza di circa 1,10 m. e ai lati sono mantenute le corsie stradali su entrambi i lati anche per permettere l'accesso agli stalli di sosta in linea o a spina di pesce. Terminata la rampa il

tracciato guadagna la quota stradale che mantiene per l'intero sviluppo del viale. Su viale dei Mille la sede del tram ha doppio binario ed è posizionata al centro della carreggiata con corsie di 3,00 m. su entrambi i lati. Le sistemazioni urbane prevedono il mantenimento di percorsi pedonali e ciclabili secondo lo schema attuale con percorsi ciclabili e pedonali sul lato nord e un marciapiede sul lato sud.

L'inserimento della tranvia a centro strada, tuttavia, comporterà la diminuzione della carreggiata e conseguentemente il riassetto dello schema di sosta, con trasformazione dei parcheggi da ortogonali a sosta a lisca di pesce e/o in linea. Le aiuole per le alberature saranno quindi realizzate assecondando il nuovo assetto dei parcheggi mantenendo il maggior spazio possibile per le alberature esistenti e quelle di nuovo impianto.

paesaggistica, mentre in piazza delle Cure e il primo tratto di viale dei Mille i filari si alternano tra bagolari e platani, anche qui tutti prevalentemente di grandi dimensioni, salvo qualche nuovo recente impianto messo a dimora in sostituzione di recenti tagli o per infittimento dei filari stessi. Nella rimanente parte di viale dei Mille sino all'incrocio con via Sette Santi il sistema del doppio filare si mantiene inalterato nella sua conformazione storica di alternanza tra bagolari e platani, con nuove piantagioni in sostituzione di abbattimenti di manutenzione. Sono sempre presenti diversi esemplari di grande dimensione.

La nuova conformazione urbana ha effetti importanti sul sistema delle alberature esistenti, soprattutto nel tratto est di viale Don Minzoni interessato dalla realizzazione sia della Fermata 1 che del sottopasso, con l'abbattimento di 31 bagolari, 2 platani e 1 magnolia e in quello iniziale di viale dei Mille sino alla fermata Mille, interessato dalla realizzazione del sottopasso con l'abbattimento di 12 bagolari, 20 platani e 1 altra alberatura. Complessivamente si tratta di alberi di prima grandezza e di dimensioni importanti. Infatti, per mantenere le carreggiate di almeno 3.75 m sui due lati del sottoattraversamento si prevede il riposizionamento delle alberature sul lato destro su viale Don Minzoni mentre in viale dei Mille è previsto su entrambi i lati.

In compensazione si prevedono nuovi impianti in viale Don Minzoni con 34 di bagolari e in viale dei Mille sino alla fermata Mille con 7 bagolari e 21 platani, con un saldo negativo di meno 4 alberi (66 abbattimenti e 62 nuovi impianti).

Nelle parte più lunga di viale dei Mille dalla fermata Mille sino al termine di questo Tratto 1, soprattutto in corrispondenza delle tre fermate oltre a qualche altro esemplare in punti critici, sono previsti altri abbattimenti per un totale di 44 piante e nuovi impianti in sostituzione per un totale di 42 alberi, con un saldo negativo di meno 2 alberi.

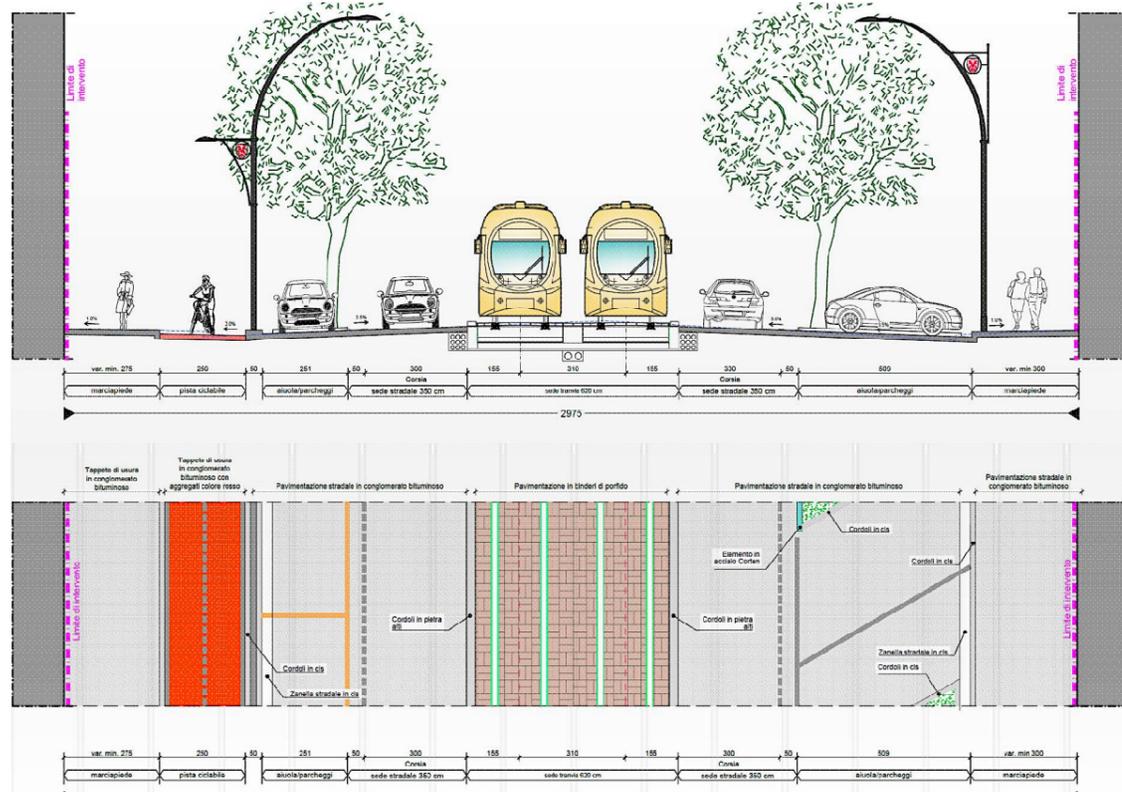


Figura 19. Sezione tipo viale dei Mille-Progetto

4.1.3 Alberi Stato di Fatto e Progetto

In questo tratto viale Don Minzoni, piazza Le Cure, viale dei Mille delle 300 alberature censite, abbiamo su Viale Don Minzoni un doppio filare monospecifico di bagolari di grande dimensione prevalentemente di circonferenza tra 250 e 370 cm molto vetusti ma di rilevante importanza

4.2 Tratto 2 Viale dei Mille e Campo di Marte

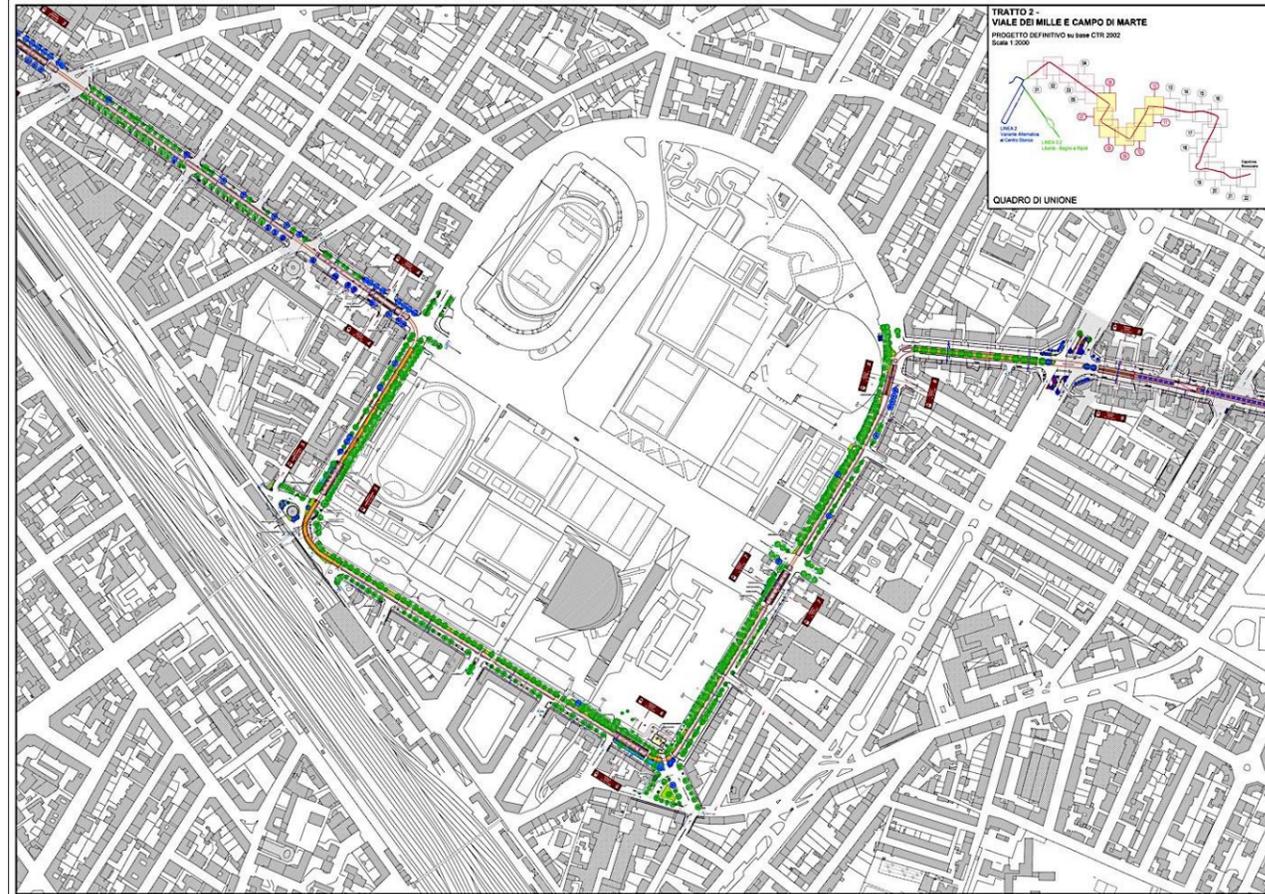


Figura 20. Tratto 2 viale dei Mille e Campo di Marte-Progetto

4.2.1 Stato Esistente

Dall'incrocio tra viale dei Mille e via Sette Santi si gira nella U di viale Fanti-viale Malta-viale Fanti sino a viale Mamiani compreso.

Al termine di viale dei Mille il tracciato viario interessato dalla linea svolta a sud immettendosi su viale Fanti lato Ovest, dove abbiamo una sezione complessiva dello stato attuale con marciapiede, parcheggio in linea, corsia singola, parcheggio in linea, aiuola con primo filare di alberature, corsia doppia, aiuola con secondo filare, pista ciclabile, marciapiede e aiuola con terzo filare di alberature, lungo il lato adiacente agli impianti sportivi

In Viale Malta i filari passano da tre a due e abbiamo una sezione complessiva dello stato attuale con marciapiede, parcheggio auto a spina di pesce, primo filare alberato singolo, corsia

doppia, un secondo filare alberato singolo, pista ciclabile e marciapiede con siepe, lungo il lato adiacente agli impianti sportivi.

In viale Fanti lato Est sino a viale Mamiani abbiamo una sezione complessiva dello stato attuale con marciapiede, parcheggio a spina di pesce sottostante il primo filare di alberature, corsia doppia, parcheggio a spina di pesce sottostante il secondo filare di alberature e marciapiede con terzo filare di alberature, lungo il lato adiacente agli impianti sportivi

L'immagine urbana è "più verde" in assonanza con le destinazioni ricreativo-sportive di Campo di Marte, il traffico non è così intenso come nel tratto Don Minzoni-viale dei Mille e complessivamente l'ambiente residenziale dell'area risulta di qualità e molto vivibile, quasi un po' appartato rispetto ai contesti contermini.

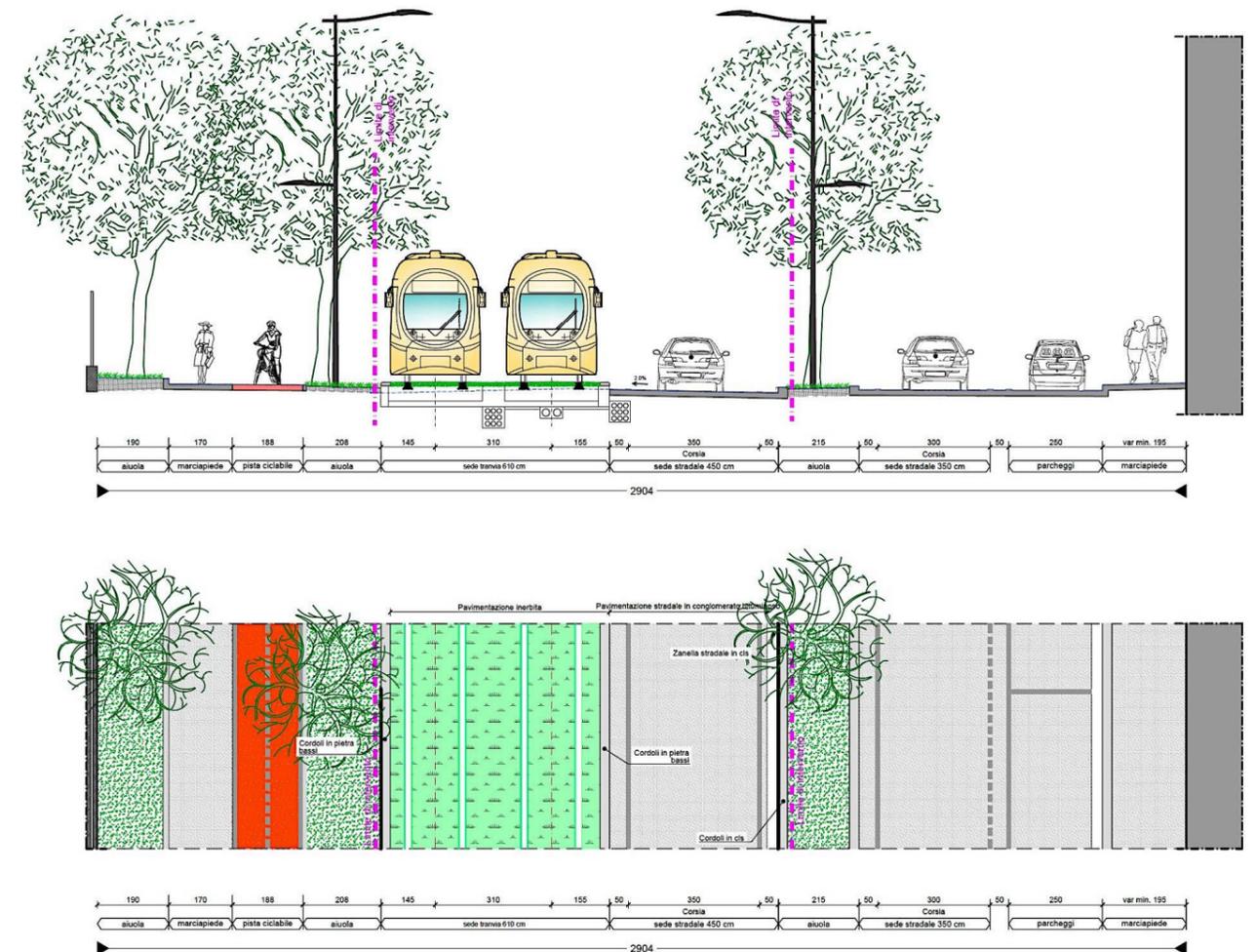


Figura 21. Sezione tipo viale Fanti Ovest-Progetto

4.2.2 Progetto

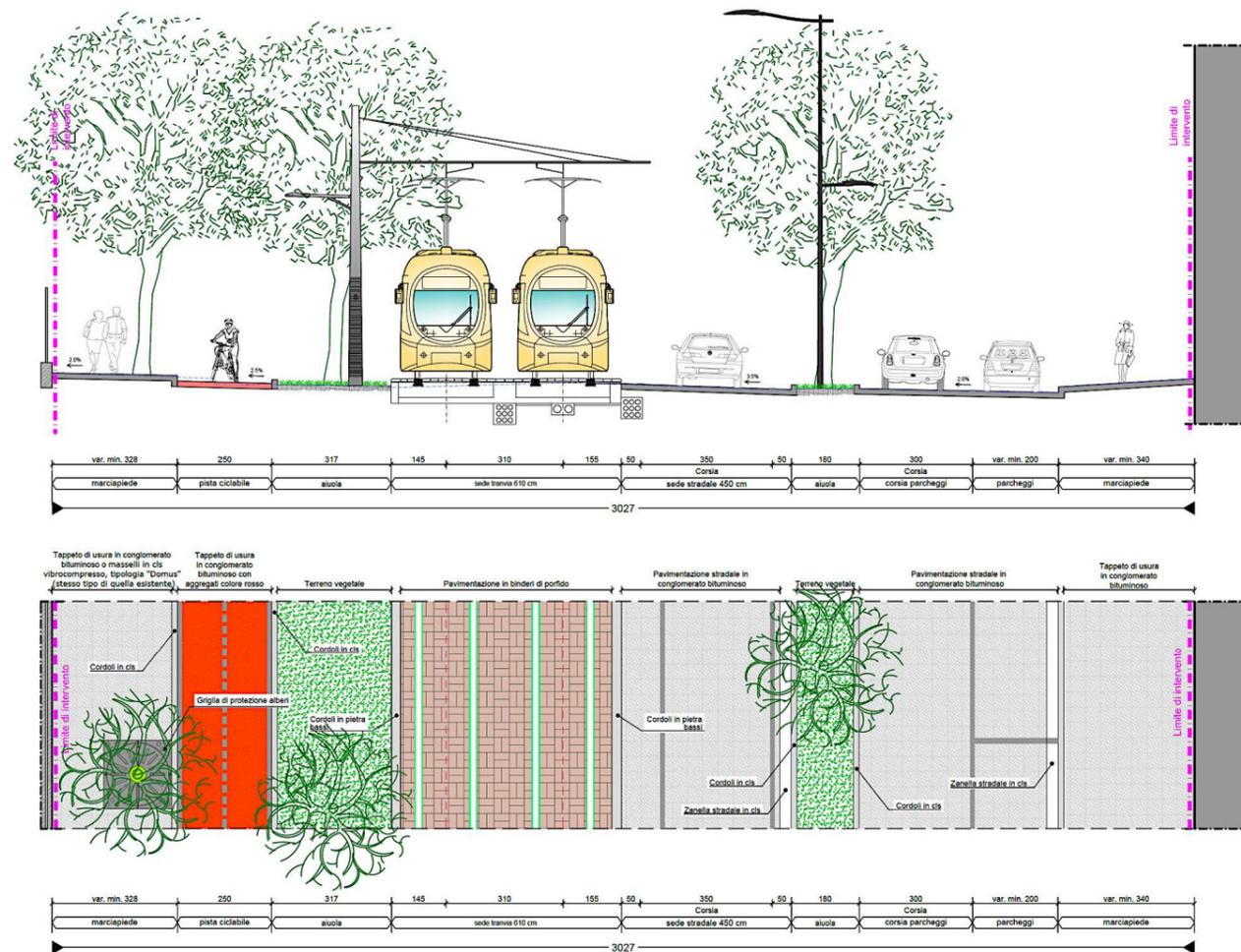


Figura 22. Sezione tipo viale Fanti Est-Progetto

Nel cuore del quartiere di Campo di Marte, il tracciato si muove con un semianello intorno all'area dello stadio-impianti sportivi, interessando il tratto sud-ovest di viale Fanti, viale Malta e nuovamente viale Fanti in tutto lo sviluppo Est. Vista la prossimità alle alberature esistenti che si ha in tutto il perimetro dell'area di Campo di Marte è stata studiata una sezione tranviaria speciale, leggermente sopraelevata rispetto al piano stradale, che permette di limitare lo scavo alla profondità occupata dal pacchetto stradale attuale, al fine di ridurre il più possibile l'interferenza con l'apparato radicale.

30-09-2022

Le modifiche al pacchetto sono state realizzate in virtù della crescente attenzione al tema delle alberature nelle città e alla loro conservazione. Con l'impiego del nuovo pacchetto e l'allontanamento del tracciato dagli assi si sono limitati gli abbattimenti, e si sono mantenuti i filari alberati esistenti allontanando la sede dal loro asse, prevedendo gli abbattimenti alle sole aree di fermate.

Nonostante queste attenzioni alla salvaguardia delle alberature, resta però il problema delle interferenze lungo i lati "interni" della U verso le aree sportive e a verde, tra molti alberi esistenti e gli scavi relativi alla realizzazione della linea tranviaria che si collocano a distanze variabili tra uno e due metri dal filo del tronco.

Infine, da rilevare che questa soluzione progettuale ha ridotto lo spazio a disposizione delle carreggiate stradali spingendo a valutare una variazione dell'attuale sistema circolatorio che prevede il passaggio da doppio senso di circolazione a senso unico antiorario. Nella maggior parte del semianello la corsia principale sarà affiancata tra i palazzi ed il primo filare di alberi da una corsia per frontisti, con posti auto riservati.

In viale Fanti Ovest la sezione di progetto, dal lato dei palazzi a quello dello Stadio di atletica Ridolfi, è configurata da marciapiede e parcheggi in linea affiancati alla fascia residenziale accessibili da una corsia per frontisti in direzione ferrovia. Ad est della fascia alberata esistente, una carreggiata di 4.50 m. in direzione ferrovia. La sede tranviaria è racchiusa tra quest'ultima viabilità e la seconda doppia fascia alberata esistente. I percorsi pedonali e ciclabili lato Ridolfi, rimangono nella configurazione esistente tra i due filari di alberi. La sezione sopra descritta varia in corrispondenza della fermata "Campo di Marte", dove a causa dell'ingombro della doppia banchina, le due viabilità parallele convergono nel ramo ad ovest. Nel tratto ad unica corsia non sono presenti edifici residenziali ma un parcheggio riservato ai mezzi comunali e vigili urbani.

La curva tra viale Fanti Ovest e viale Malta è posizionata in corrispondenza di Largo Gennarelli, oggetto di uno studio architettonico in virtù della sua posizione centrale tra abitato e ferrovia, che prevede, oltre al mantenimento dell'attuale fermata TPL anche la collocazione di due capolinea per autobus al posto dell'attuale parcheggio e, al centro dell'attuale sistema rotatorio, una Velostazione per il parcheggio di biciclette con una capienza intorno ai 160 posti.

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

L'intervento su Largo Gennarelli si completa con la risistemazione dei marciapiedi e delle corsie stradali.

Superata la curva di Largo Gennarelli il tracciato di progetto prosegue, con una sezione molto simile a quella applicata su viale Fanti, con l'impiego di un'analoga tecnologia di armamento e sede addossata al lato interno della U caratterizzato da un grande filare di platani. Su viale Fanti lato Est il tracciato prosegue con una sezione simile a quella precedentemente descritta per il tratto Ovest dello stesso viale e per viale Malta e con due fermate lungo le quali si concentrano gli abbattimenti.

4.2.3 Alberi Stato di Fatto e Progetto

Le 651 alberature rilevate rappresentano la parte più consistente del patrimonio arboreo interessato dal nuovo tracciato tranviario, e sono dovute ai doppi filari che caratterizzano i lati che delimitano il Campo di Marte in viale Fanti e all'altro filare singolo che corre lungo tutta la U anche in viale Malta. Anche in questo tratto le specie dominanti sono i bagolari e i platani con qualche gruppo di tigli in piazzetta-giardino Fortunato Calvi e un filare di cipressi lato viale Fanti est lungo gli impianti sportivi a guisa di schermatura.

A fronte di questo patrimonio il progetto è stato "adattato" per ridurre al massimo gli abbattimenti (quasi tutti concentrati nelle aree delle Fermate) e mitigare le possibili interferenze tra gli alberi e i futuri lavori di realizzazione.

Grazie alle modifiche al pacchetto progettate per una dovuta attenzione al tema delle alberature nelle città e alla loro conservazione, vengono mantenuti 570 alberi, ne vengono abbattuti 81 e piantati 55 di nuovo impianto.

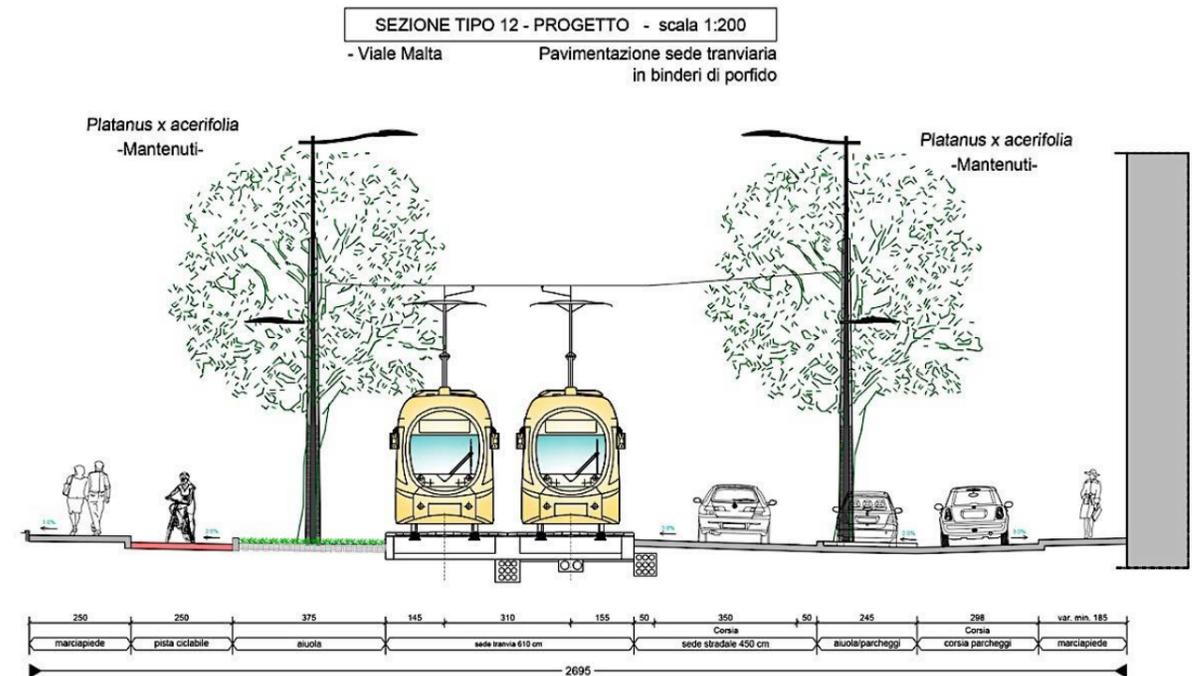


Figura 23. Sezione tipo Viale Malta-Progetto

4.3 Tratto 3 viale Mamiani-viale Duse-viale Verga

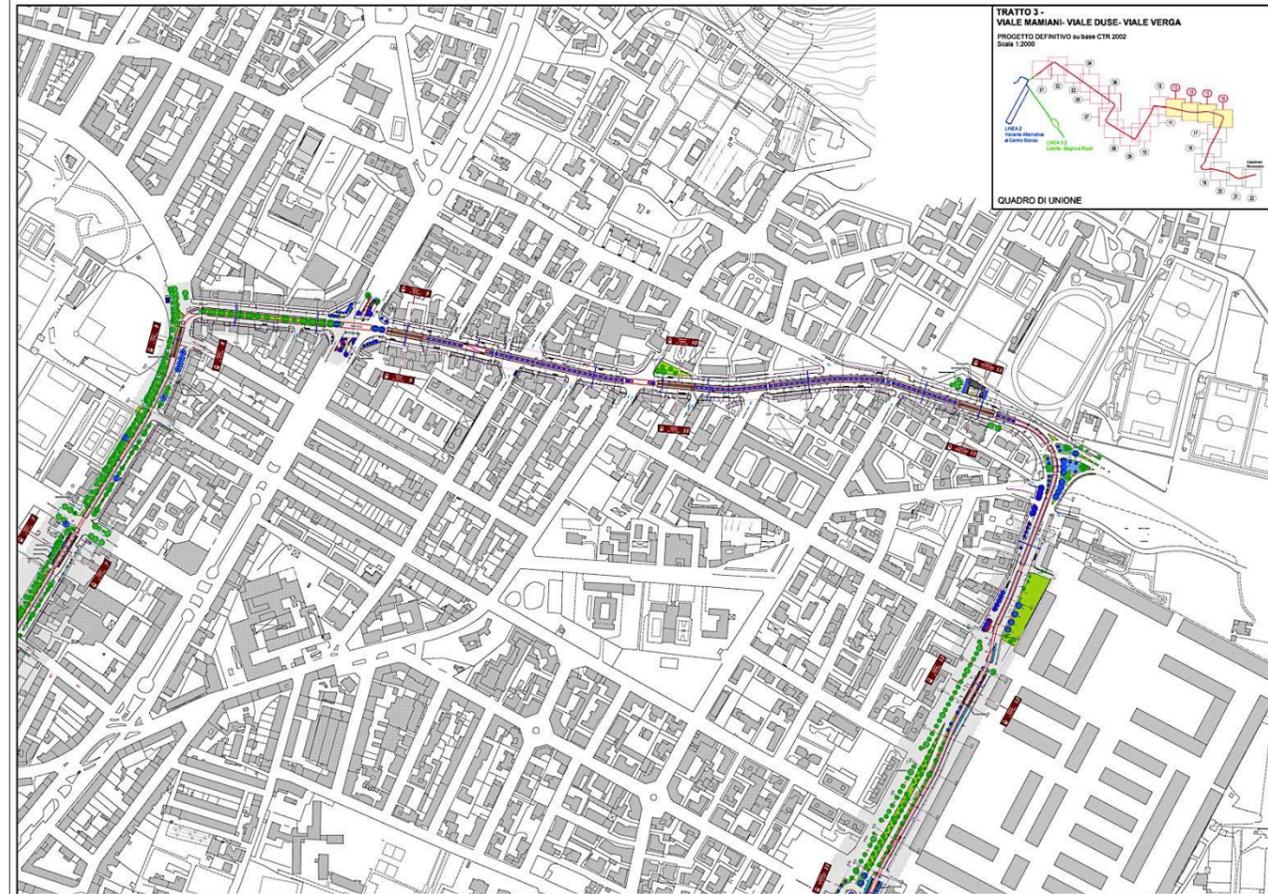


Figura 24. Tratto 3 viale Mamiani-viale Duse-viale Verga-Progetto

4.3.1 Stato Esistente

Da Viale Mamiani, poi in viale Duse e viale Verga fino a via Del Gignoro l'asse stradale cambia totalmente e si caratterizza con un filare centrale posto tra le due corsie stradali, che hanno, da un lato sui lati esterni, marciapiedi e/o pista ciclabile adiacenti alla corsia stradale con parcheggi in linea e dall'altro lato parcheggi in linea paralleli ai filari centrali.

Il viale centrale di viale Mamiani si interrompe alla rotonda caratterizzata da un grande cedro e prosegue in viale Duse ma con pini domestici – alcuni fuori sagoma- poi alternati a peri e mirabolani e qualche ceppa, salvo un gruppo di tigli all'incrocio con via D'Annunzio, il giardino pubblico Tozzi Verga (non interessato dall'intervento) e la zona a verde pubblico di Coverciano con un gruppo di tigli e un leccio isolato; alla curva con la rotonda che da viale Verga

immette in via del Gignoro o Piazza San Bartolomeo a Gignoro le specie cambiano nuovamente con un grande cedro, cipressi, olmi, frassini e olivi, quali residui delle passate sistemazioni agricole.

Siamo sempre in un contesto urbano denso caratterizzato per lo più dai palazzoni, le cospicue sopraelevazioni e la sostituzione di interi gruppi di villini con palazzine di maggiore volumetria prodotti dalla speculazione edilizia del dopoguerra che ha investito negli anni Cinquanta tutta la prima fascia periferica oltre i viali.

4.3.2 Progetto

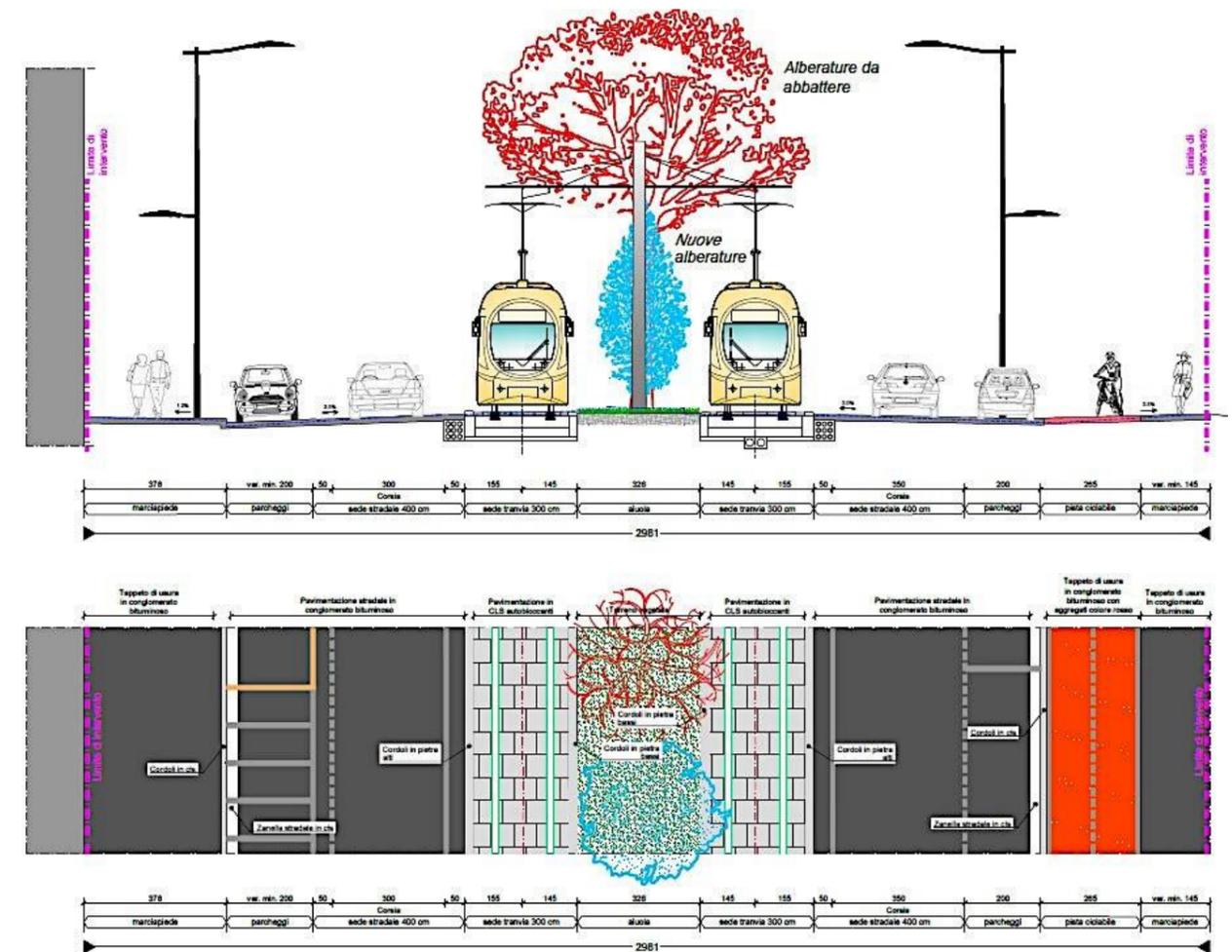


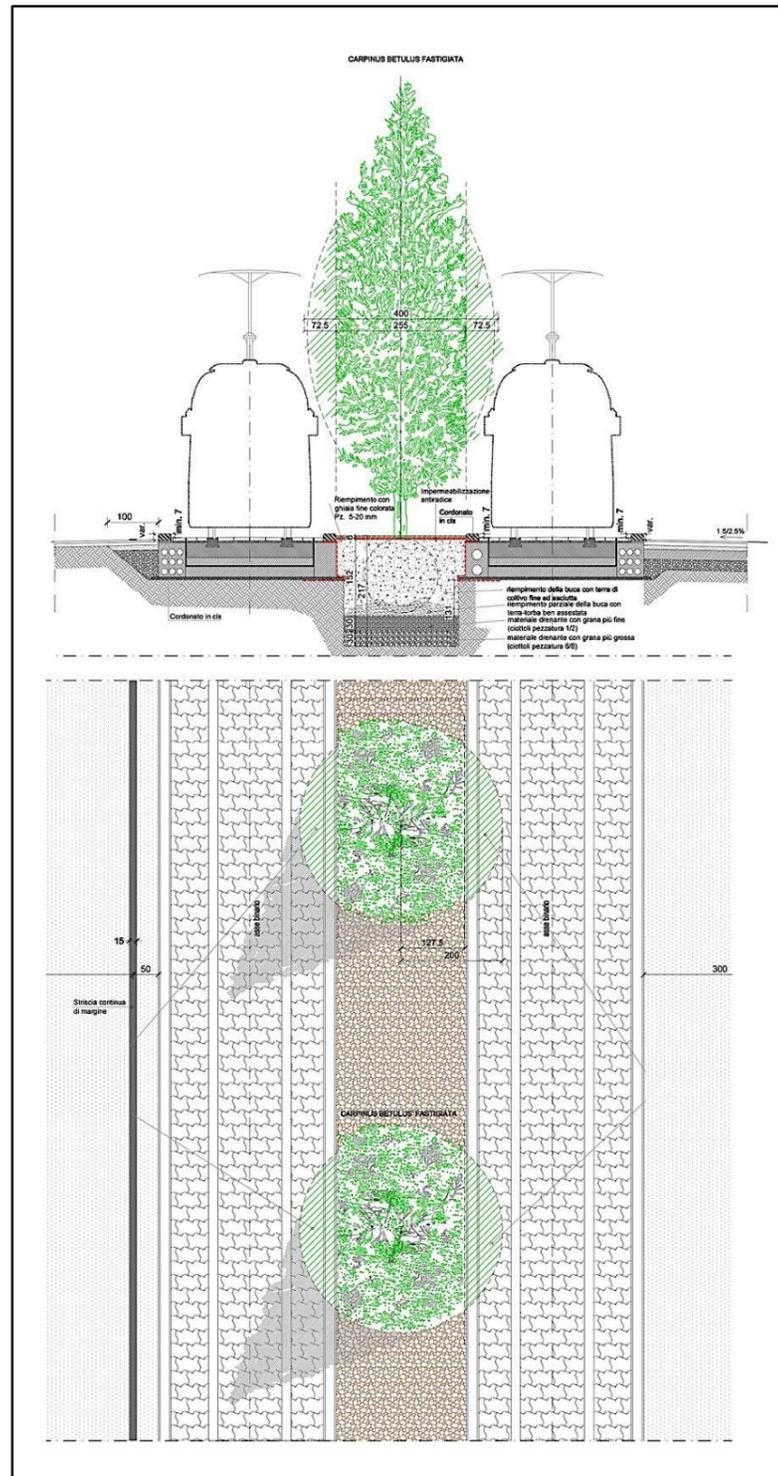
Figura 25. Sezione tipo via Duse e via Verga-Progetto

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
 Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

Superato il semianello di Fanti – Malta – Fanti, il tracciato si inserisce sull'asse Mamiani – Duse – Verga fino a via del Gignoro. Su tutto il tratto la sede tranviaria racchiude tra i due binari un filare alberato. Su viale Mamiani, saranno mantenute le alberature esistenti, sui tratti successivi le alberature saranno di nuovo impianto.

La sezione del tracciato prevede corsie di minimo 3,00 m con banchine di minimo 0,25 m e parcheggi in linea su entrambi i lati della tranvia con ampi marciapiedi su entrambi i lati, con una pista ciclabile sul lato sud.

Su viale Mamiani, il tracciato racchiude un filare di 16 bagolari esistenti e che sono mantenuti. Anche in questo tratto, come previsto su viale Fanti e viale Malta, è stata studiata una sezione di sede inedita con l'obiettivo di limitare lo scavo e l'interferenza con l'apparato radicale. Inoltre lo scavo della sede è stato allontanato a una distanza di circa 2,00 m. dal perimetro del fusto, allargando l'aiuola di



pertinenza per oltre 4,00 m di larghezza in modo da ridurre al massimo le interferenze con questi alberi di prima grandezza.

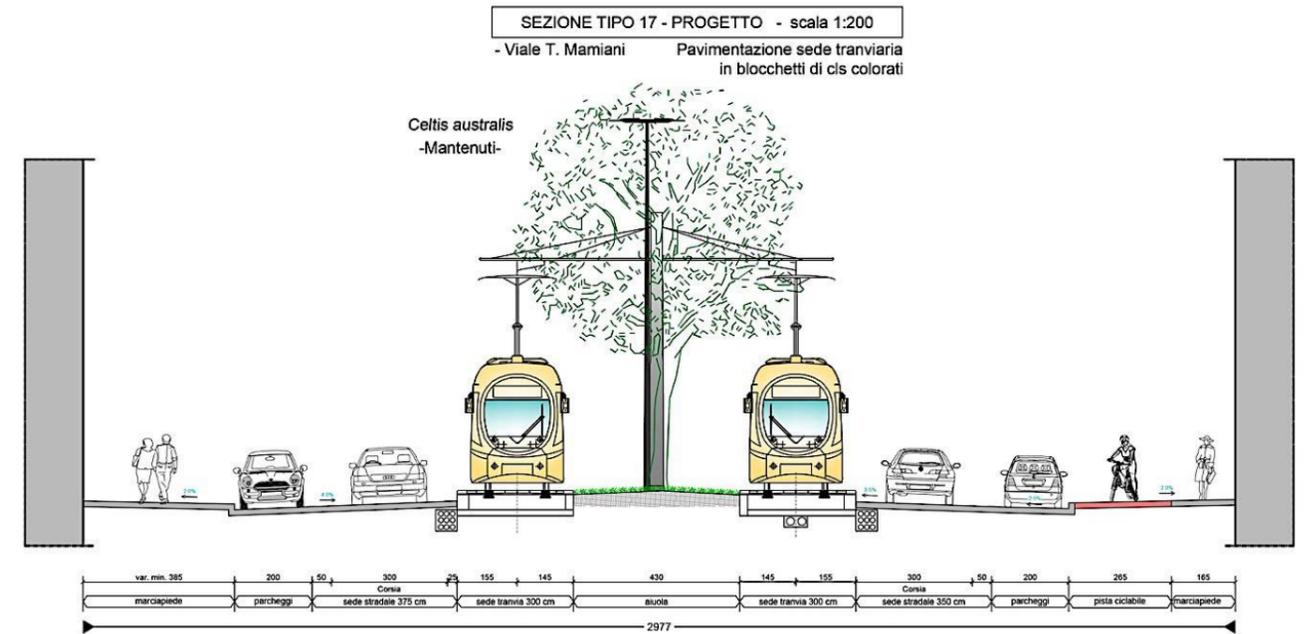


Figura 26. Sezione tipo Viale Mamiani-Progetto

Il riassetto dell'area comprende anche la trasformazione-rimozione della rotatoria di via Lungo l'Affrico che viene riconfigurata come una intersezione semaforizzata, con l'abbattimento dell'esistente cedro posto al centro della esistente rotatoria e la piantagione nelle aiuole di pruni, peri e alberi di giuda, oltre a sistemazioni a terra con tappezzanti.

4.3.3 Alberi Stato di Fatto e Progetto

In questo tratto abbiamo un totale di 151 alberi, dei quali 107 sono abbattuti e quelli di nuovo impianto sono 135, dei quali 94 sono carpini piramidali: questa sistemazione con i carpini dotati di una pacciamatura con sasso-ghiaia replica quanto già realizzato in via dello Statuto-via Tavanti per la linea 3.1 verso Careggi.

Infatti, il *Carpinus betulus* 'Fastigiata' si adatta bene alla limitata aiuola centrale prevista (2,00 m.), è infatti una pianta stretta, elegante e fiorisce in primavera, che occupa poco spazio e in fase di crescita può essere potata per non interferire con le carrozze, sopportando molto bene

anche potature importanti. Le foglie, inoltre, sono coriacee e facilmente rimovibili dal tracciato tramviario con normale spazzamento. La pianta di carpino alla fornitura deve essere con "potatura alta" alla base per ridurre l'ingombro nell'aiuola e favorire la messa a dimora.

La sistemazione di questa aiuola prevede anche, al fine di limitare la crescita di erbe infestanti e ridurre così gli oneri di manutenzione, una pacciamatura con ghiaia Ciottolo rosso di Verona.

Figura 27. Progetto via Statuto-via Tavanti Linea 3.1 aiuola centrale

4.4 Tratto 4 via del Gignoro, via Vitelli, via Chimera, capolinea e parcheggio Rovezzano

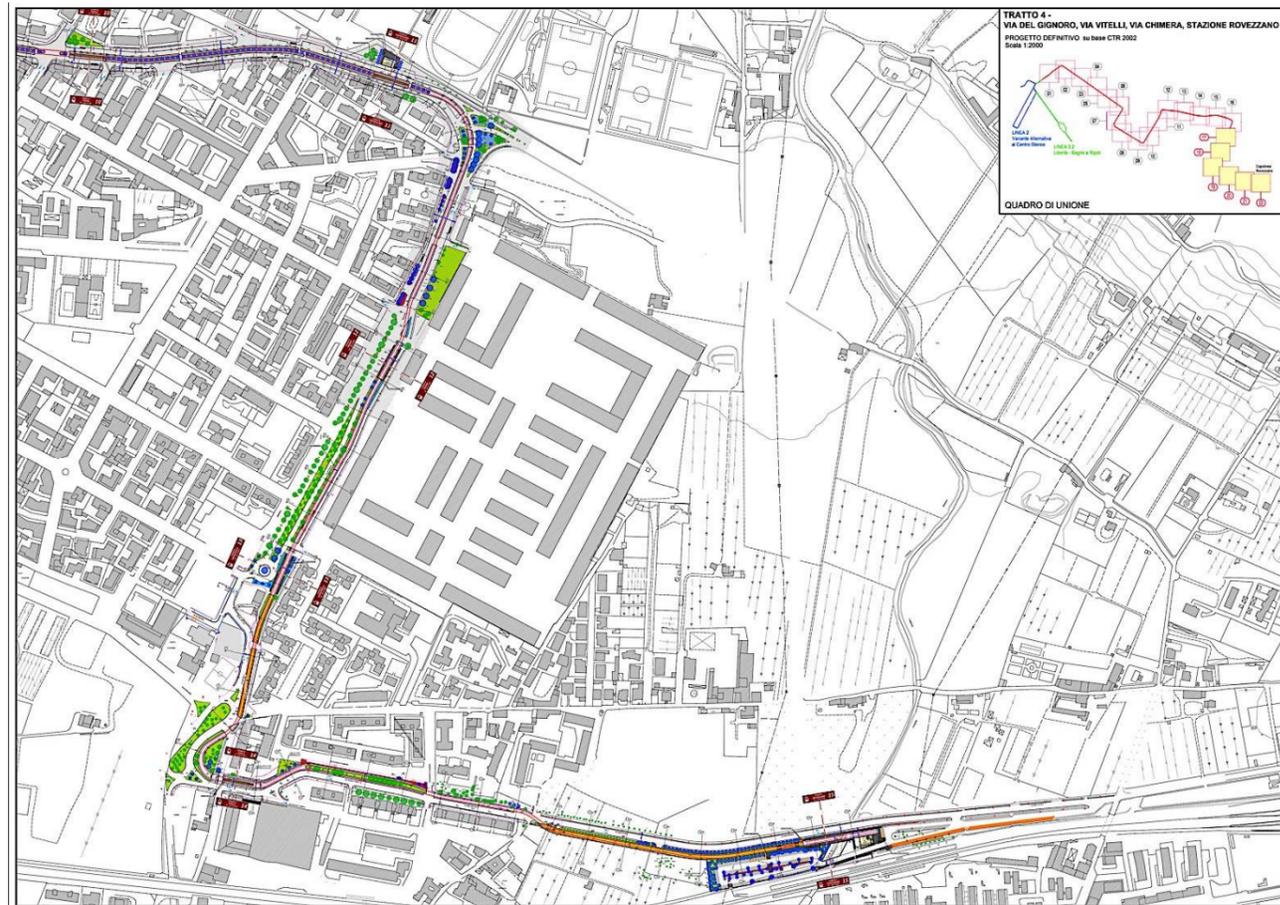


Figura 28. Tratto 4 via del Gignoro, via Vitelli, via Chimera, stazione Rovezzano-Progetto

4.4.1 Stato Esistente

Nel Tratto 4 via del Gignoro, via Vitelli, via Chimera, stazione Rovezzano, caratterizzato da 411 alberi, la struttura urbana si fa meno densa e in via del Gignoro è caratterizzata da sistemazioni a verde più recenti realizzate con la nuova viabilità costituite da alberi meno rilevanti con

qualche residuo di vecchie sistemazioni (quercia, acero riccio, albero di giuda, ecc.). All'altezza dell'Esselunga via Vitelli uno svincolo "verde" si caratterizza per nuove sistemazioni a verde, poi la strada prosegue con un doppio filare di tigli e carpini che in alcuni tratti si interfaccia con sistemazioni private. In via della Chimera abbiamo nuovi impianti esistenti di frassini e carpini e nell'area del futuro parcheggio abbiamo vegetazione arbustivo-arborea di poco interesse e per lo più infestante. Rovezzano è caratterizzata dalla omonima fermata ferroviaria, posta lungo la linea Firenze-Roma, servita da treni regionali e dotata di un parcheggio.

4.4.2 Progetto

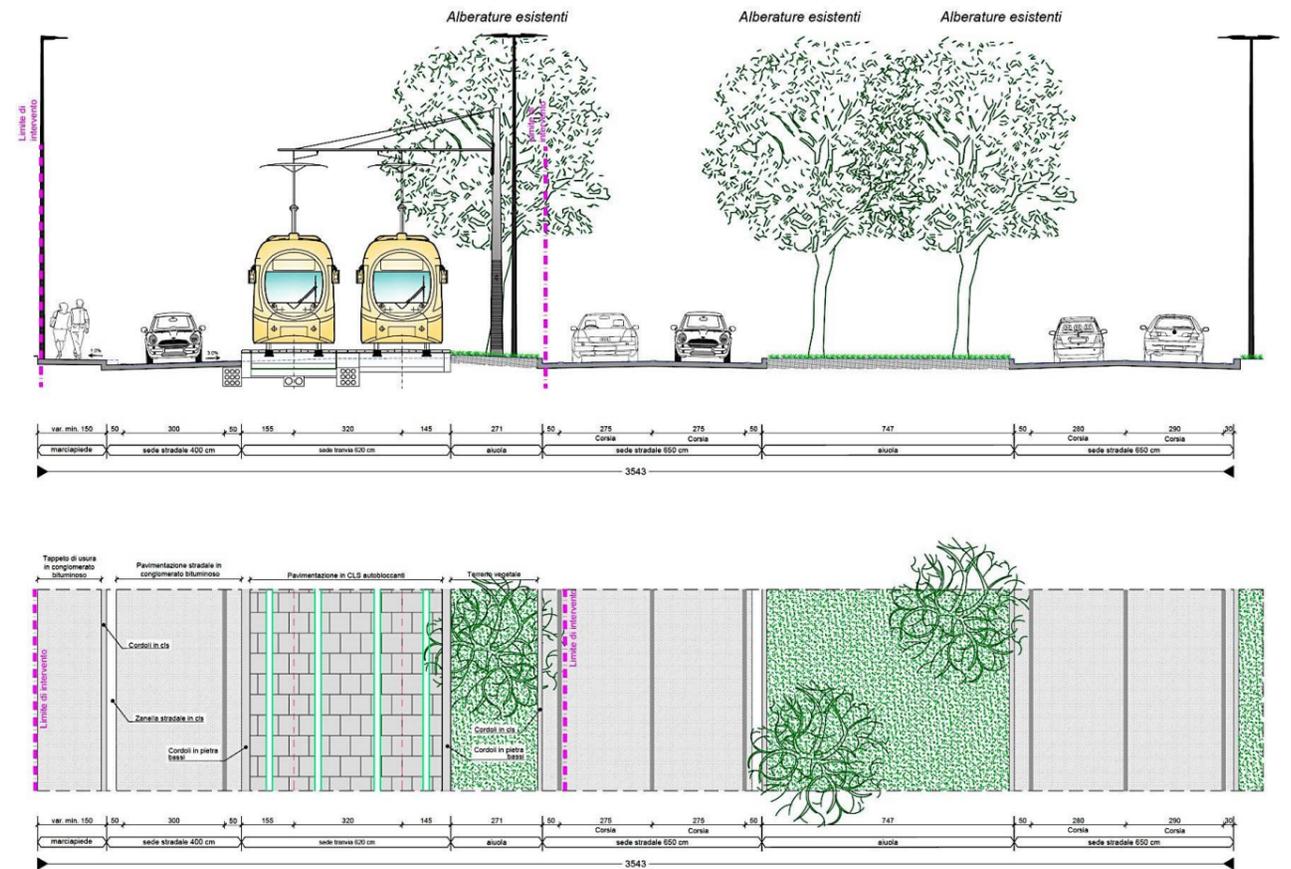


Figura 29. Sezione tipo via del Gignoro nel tratto prima della fermata Rondinella-Progetto

L'intervento si estende per l'intero tratto compreso tra il nuovo incrocio semaforizzato Verga – Palazzeschi, il tronco di scambio Mezzetta-Guarlone e via Vitelli sino al capolinea di Rovezzano

Il posizionamento della sede nel tratto non è costante a causa delle variegate sezioni stradali attuali intercettate.

L'inserimento del tram su via del Gignoro, comporta l'eliminazione dell'attuale rotatoria Verga-Palazzeschi e l'inserimento di un incrocio semaforizzato, con l'abbattimento di 25 alberi-ad esclusione del grande cedro che caratterizza l'area- e il reimpianto di 36 nuovi.

Il tracciato poi si porta al centro della sezione di via del Gignoro, corre a fronte della Caserma Perotti sino all'esteso tronco di scambio posto al termine sud della viabilità in raccordo con via Vitelli.

Abbiamo la riconfigurazione della sezione stradale lato palazzi, la creazione di una fascia verde a ridosso dell'attuale pista ciclabile e l'eliminazione del controviale per riconfigurarla come carreggiata ad unica corsia, poi all'intersezione con via Manni il tracciato si porta sul lato est del viale, dove è posizionata la fermata Manni . La riconversione della Caserma Perotti introduce nuove viabilità afferenti su via del Gignoro.

Alla fermata Rondinella e successiva viabilità abbiamo una strettoia e si prevede la realizzazione di una nuova strada a doppia corsia ad ovest del fabbricato residenziale storico esistente: in questa parte praticamente non vi sono alberi.

Nel tratto tra via Mezzetta e via Vitelli all'altezza dell'Esselunga via Vitelli l'esistente rotatoria oblunga "verde" rimane integra, salvo 6 abbattimenti per la riconfigurazione stradale, mentre l'ampio spazio verde alberato posto a fronte viene attraversato dalla tramvia con l'abbattimento di 13 alberi e il reimpianto di 6 nuovi.

Nella prima parte di via Vitelli è posizionata anche l'omonima fermata a banchina centrale, di fronte al centro commerciale "Esselunga" che prosegue lateralmente alla strada con 3 nuovi impianti.

Il tratto successivo al centro commerciale, è in asse con via Vitelli e via della Chimera. L'inserimento della tramvia in tutta via Vitelli e via della Chimera, renderà necessario allargare l'attuale sezione stradale ricorrendo all'esproprio di alcune aree.

Anche in questa parte come per la precedente sono previsti degli espropri per consentire l'inserimento della tramvia senza modificare lo schema viabilistico attuale.

Nella parte di via Vitelli, la tramvia viene posizionata a cavallo del filare alberato esistente, con una sezione riconducibile a quella utilizzata su viale Mamiani, poi i binari superato l'incrocio

con via Comparetti, si riuniscono inserendosi a nord della carreggiata a doppia corsia nella prima parte di via della Chimera; data la vicinanza del percorso tramviario con le alberature esistenti abbiamo 25 interferenze delle quali alcune con piante di grande dimensione per le quali in fase di progetto esecutivo e poi della cantierizzazione sarà necessario prevedere interventi di contenimento dei tagli degli apparati radicali.

Anche in questo tratto in continuità con la precedente sezione di via Vitelli, il percorso ciclabile è mantenuto a sud, con l'abbattimento di 6 alberi per consentirne la realizzazione.

A causa degli espropri necessari per l'inserimento della sede è previsto l'abbattimento di alcuni alberi e lo spostamento di altri di dimensioni idonee all'espianto. Le alberature abbattute saranno sostituite con altre di nuovo impianto poste a una distanza sufficiente al passaggio della tramvia. In fase di progetto esecutivo e poi della cantierizzazione sarà necessario effettuare delle opportune verifiche per valutare se è possibile l'espianto e il trapianto in altra posizione degli alberi interessati dai lavori.

COMUNE DI FIRENZE
 PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
 Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

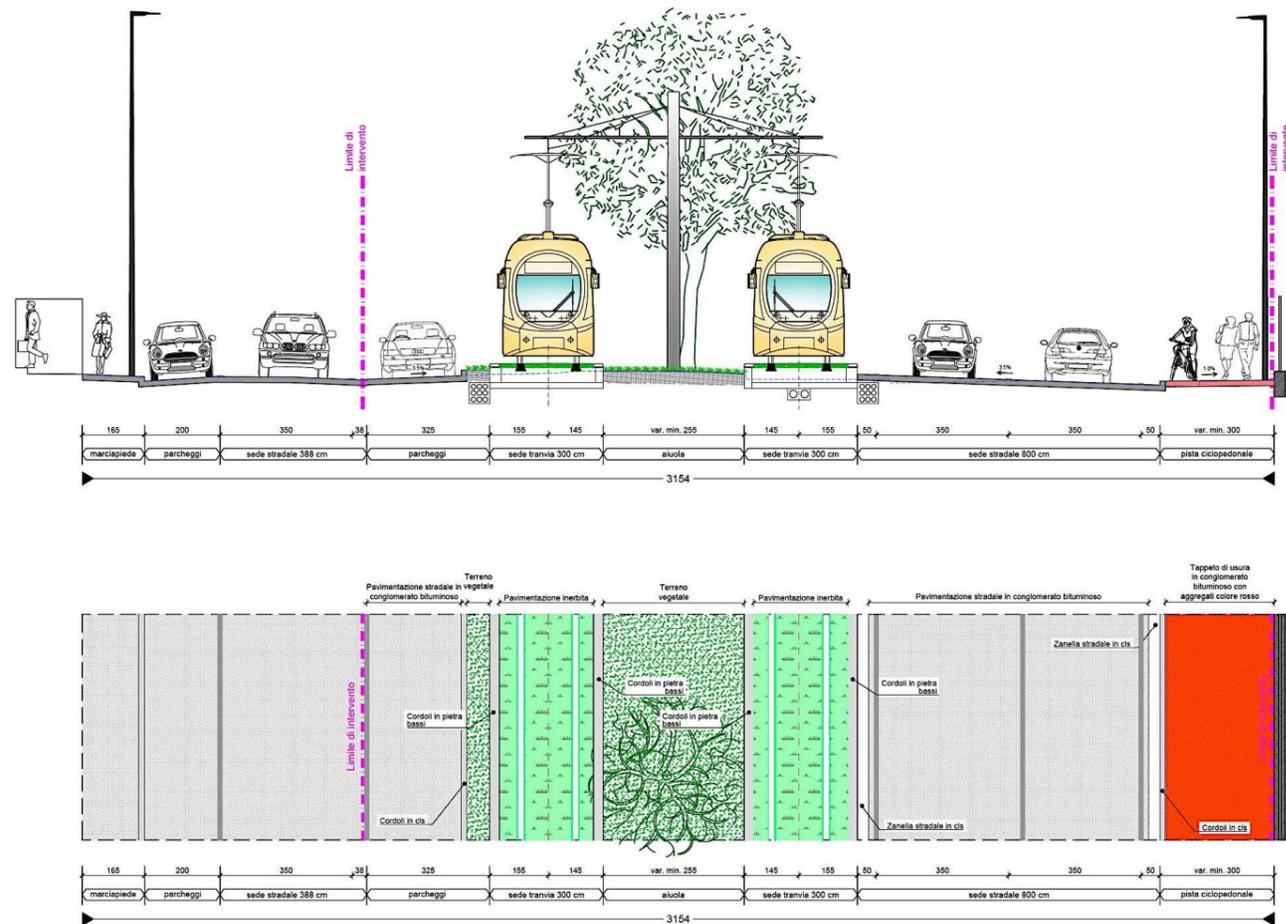


Figura 30. Sezione tipo via Vitelli-Progetto

Dopo l'incrocio con via della Loggetta il tracciato interseca entrambe le corsie e si sposta da nord a sud di via della Chimera per giungere al capolinea, inserendosi in un'area verde attualmente ineditata. Il tracciato sarà sopraelevato rispetto alla quota di campagna, per mantenere l'altezza della strada attuale.

La sezione prevede una fascia verde tra attuale marciapiede sud di via della Chimera e la sede tramviaria al fine di poter inserire un filare alberato con nuove piante e mantenere quelle esistenti dove possibile.

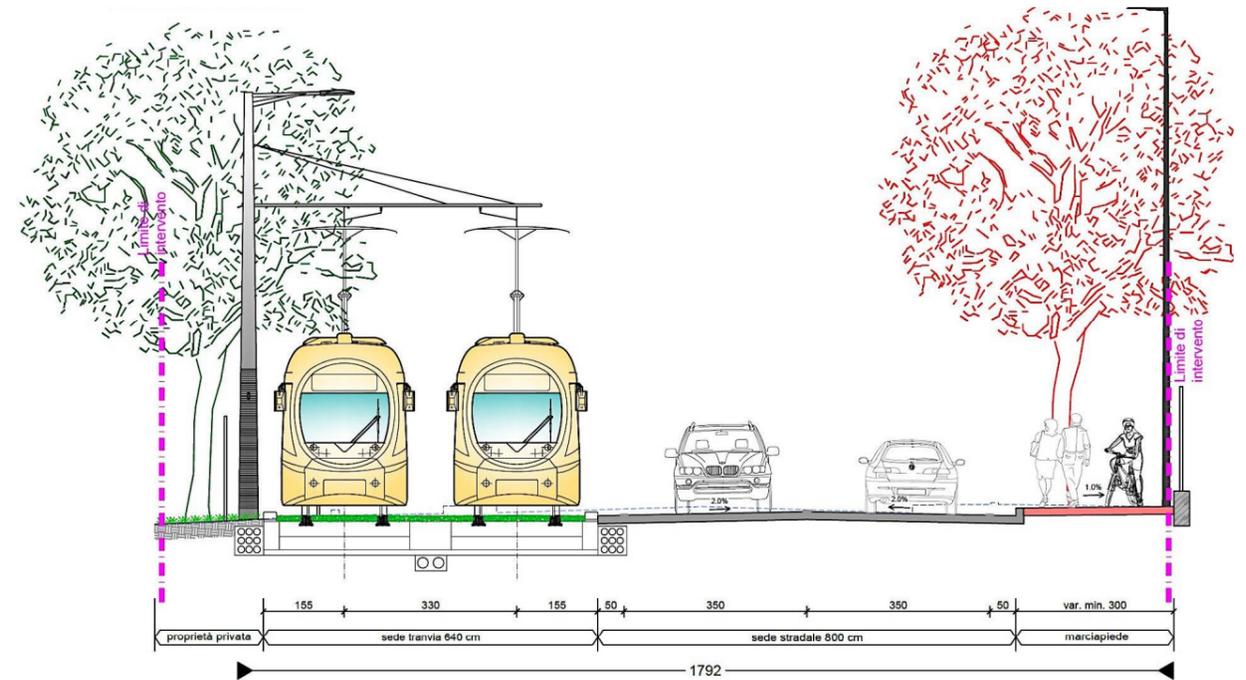


Figura 31. Sezione tipo via Chimera-Progetto

Le piante abbattute sono 24 ma di scarsa rilevanza, quelle mantenute sono 22 carpini interferenti ma di dimensioni non importanti; in fase di progetto esecutivo e poi della cantierizzazione sarà comunque necessario effettuare delle verifiche e prevedere interventi di

contenimento dei tagli degli apparati radicali, generalmente poco sopportati dalla specie del carpino.

Gli alberi di nuovo impianto sono 41 e continuano il filare di carpini piramidali esistente.

Il nuovo parcheggio scambiatore, ad integrazione di quello esistente (125 posti auto) presente a fronte della stazione ferroviaria di Rovezzano è posizionato in un'area strategica visto il futuro inserimento oltre alla stazione ferroviaria, del capolinea tranviario, ma anche del capolinea del servizio Bus Rapid Transport, verso Greve in Chianti. L'area diventerà quindi un fondamentale hub di interscambio modale per tutta la zona Sud-Est di Firenze, con collegamenti per la Valdisieve, il Casentino, il Valdarno ed il Chianti.

Il parcheggio è previsto in un'area attualmente in abbandono posta tra la ferrovia e la viabilità e il lotto occupa una superficie di 5.630 mq. all'interno dei quali sono compresi gli spazi di sosta, le strade, ma anche aree verdi, strutture, e collegamenti pedonali. con n.147 posti auto (di cui 6 riservati a disabili, e 10 per veicoli elettrici con colonnina di ricarica oltre a 10 posti moto); nel parcheggio sono previsti 77 alberi di nuovo impianto delle specie di acero campestre, carpino piramidale, albero di giuda, moro, sorbo, pruno, tutti di taglia media, compresi 4 lecci di taglia grande. Le aiuole sono dotate di vegetazione tappezzante, atta anche a ridurre gli oneri di manutenzione.

Lungo il lato verso la Linea tramviaria il parcheggio è separato da questa con una siepe di alloro, che inoltre continua lungo alcuni tratti verso est e a sud per una lunghezza complessiva di 220 ml. Il contenitore edilizio per l'alimentazione delle colonnine di ricarica è dotato di tetto verde irriguo per 48 mq.

4.4.3 Alberi Stato di Fatto e Progetto

In questo Tratto abbiamo 411 alberi esistenti dei quali ne manteniamo 307, con 104 alberi abbattuti, 166 nuovi impianti e 72 interferenze, di cui 47 nella parte finale della linea in via Vitelli-via della Chimera.



Figura 32. Planimetria tronco di scambio-Progetto

4.5 Fermate e pensiline

In totale, come già accennato, sono previste n° 15 fermate che possono essere a banchina centrale con o senza pensilina e a banchina doppia con pensilina. Le pensiline sono state progettate con le stesse caratteristiche di quelle della linea 3.2.1 per Bagno a Ripoli, per garantire non solo una continuità percettiva al sistema delle fermate della tramvia, ma anche per caratterizzarne la forma con architetture di alta qualità.

La pensilina ha dimensioni uguali a quelle già realizzate per le altre linee tramviarie della città di Firenze: 15.00 m di lunghezza, mentre la larghezza è variabile fra i 3.00 m di quella centrale ed i 2.50 m di quelle a banchina doppia. Ha un'altezza all'intradosso di m 3.00 al centro e di 3.10 agli estremi. La copertura della pensilina è composta da 10 lastre in vetro ricurvo di 1,50 m per 3,00 m, accostate l'una all'altra, sorrette da due montanti orizzontali in acciaio



Figura 33. Tipologia pensilina a fermata centrale

A terra la banchina è composta da un tappeto monomaterico in pietra forte. La pietra forte riveste anche la seduta e la parte basamentale del pannello informativo e polifunzionale. Tale elemento integra una serie di servizi e funzioni (obliteratrice, mappa di orientamento, cestino dell'immondizia, identificativo della fermata, display luminoso con informazioni, orologio). La parte centrale del pannello può essere utilizzata come seduta. Oltre l'altezza della panchina (45 cm) il pannello informativo è costituito da pannelli in vetro opalino, come in copertura. La finitura dei montanti verticali è in acciaio cromato opaco, mentre le armadiature che contengono gli apparati elettronici della fermata sono rivestiti dello stesso vetro opalino per uniformarsi al resto.

Le pensiline consentono in caso di pioggia di riparare gli utenti della tramvia e limitare ai pochi secondi della salita e della discesa l'esposizione alle intemperie. La traslucenza degli elementi vetrati schermerà i raggi del sole nelle stagioni più calde, pur permettendo la luminosità nei periodi con meno luce naturale. Le pensiline inoltre si posizionano al di sotto delle alberature che nelle stagioni più calde offrono di per sé un riparo dall'irraggiamento solare diretto. Nella stagione invernale, quando l'apparato fogliare è assente, il sole è più basso e le temperature sono più rigide, il vetro opalino garantirà il giusto irraggiamento solare permettendo agli utenti di godere dei benefici del sole invernale, quando non schermato dagli edifici intorno.

Per quanto riguarda la manutenzione e la durabilità la pensilina è stata progettata per garantire elevate prestazioni in fase di esercizio. L'inclinazione della falda dovrebbe assicurare l'autopulibilità degli elementi.

La fermata Masaccio, differisce dalle altre tipologie per l'assenza di pensiline, scelta fatta per minimizzare l'intrusione visiva in un'area, quella di viale Don Minzoni, già interessata dagli interventi legati alla realizzazione del sottopasso ferroviario.

Per approfondimenti e dettagli vedi elaborato **FL322 PD STA RL 002 0A Book layout fermate: planimetrie e renderings**.



Figura 34. Render della pensilina con illuminazione notturna

4.6 Sottopasso delle Cure e conseguenti modifiche urbane



Figura 35. Planimetria sottoattraversamento-sottopasso

Il sottoattraversamento, previsto con doppio binario, raccorderà viale Don Minzoni con viale Dei Mille, curvando nel tratto sotterraneo e le rampe di accesso saranno posizionate al centro di entrambi i viali con un andamento rettilineo.

In corrispondenza con l'incrocio di via Masaccio, il tracciato inizia un tratto discendente per raggiungere la quota ipogea in corrispondenza del sedime ferroviario nei pressi di Piazza delle Cure per poi risalire in via dei Mille.

Il posizionamento delle rampe di discesa è stato valutato in virtù della conformazione attuale e futura del viale.

Attualmente il viale Don Minzoni è un collegamento fondamentale tra piazza della Libertà e il centro di Firenze con piazza delle Cure e tutta l'area a nord della ferrovia. Nel tratto terminale del viale la carreggiata ospita 4 corsie veicolari, su due sensi di marcia, con la presenza ai lati di posti auto e collegamenti pedonali e ciclabili.

30-09-2022

A seguito dell'inserimento della nuova infrastruttura, il ruolo di collegamento ciclopedonale e veicolare rimarrà, con il sacrificio di due corsie di marcia mantenendo comunque il doppio senso di marcia.

Al netto di alcune differenze, le sistemazioni urbane sul tratto prevedono, il mantenimento di percorsi pedonali e ciclabili secondo lo schema attuale con percorsi ciclabili e pedonali sul lato nord e un marciapiedi sul lato sud.

I sottoattraversamenti pedonali rimangono, ma saranno riposizionati nella canna Nord-Ovest del nuovo sottopasso, riadattando e riposizionando gli ingressi su viale Don Minzoni lato nord, su via Luigi la Vista e su Piazza delle Cure. Le due rampe attualmente presenti su piazza le Cure non verranno modificate dall'intervento di realizzazione del sottoattraversamento e manterranno le attuali pendenze longitudinali che sono superiori all'8%.

La pista ciclabile rispetto allo stato attuale sarà riposizionata sul marciapiede ovest in continuità con l'asse proveniente da piazza Libertà, in affiancamento al marciapiede. Sullo stesso lato sarà mantenuto il filare alberato esistente inframezzato da parcheggi in linea.

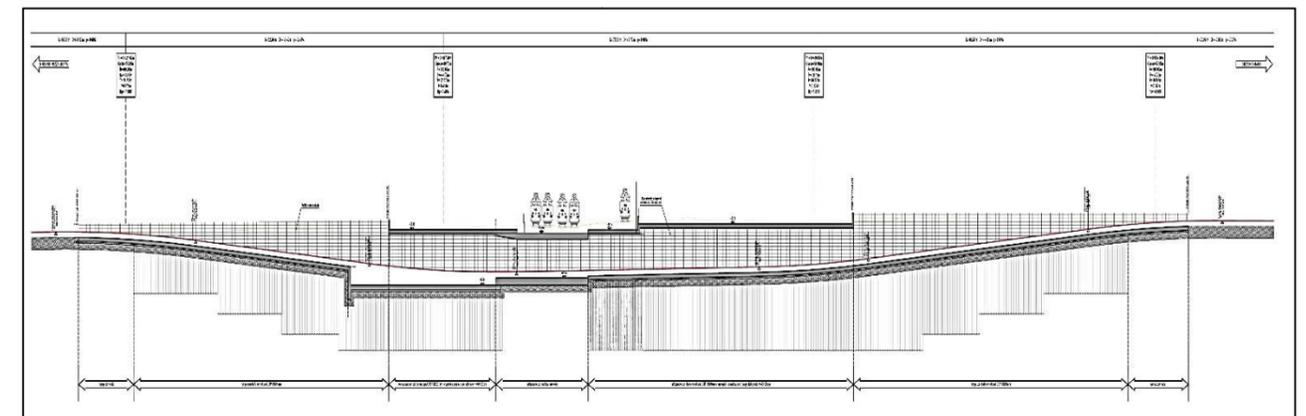


Figura 36. Sezione longitudinale sottoattraversamento-sottopasso

Le rampe saranno affiancate da muretti di protezione stradali su entrambi i lati dell'altezza di circa 1.10m rivestiti con lastre effetto lapideo, sormontati su entrambi i lati da pali di trazione per l'alimentazione del tram. I pali installati sopra i muri sono studiati appositamente per

l'installazione sul muretto, l'altezza sommitale sarà costante su tutti i pali installati a variare sarà solo la quota di posizionamento dei tiranti per i cavi di alimentazione elettrica della linea.

La pavimentazione della sede tranviaria al di fuori della rampa sarà in binder di porfido sull'intero viale, ad eccezione degli attraversamenti, pedonali e carrabili, realizzati in asfalto, e le fermate realizzate con lastre di pietra, in analogia al resto del tracciato.

La pavimentazione di sede nel sottopasso sarà realizzata con blocchetti prefabbricati di calcestruzzo con colorazione in pasta di vari toni, quelle dei percorsi pedonali e ciclabili saranno in asfalto con colorazioni differenti per differenziare i percorsi.

L'inserimento della tranvia a centro strada comporterà la diminuzione della carreggiata e conseguentemente il riassetto dello schema di sosta, con trasformazione dei parcheggi da ortogonali a sosta a lisca di pesce.

Le aiuole verdi, tutte dotate di piante tappezzanti alla base delle alberature o semplicemente a decoro urbano, saranno realizzate assecondando il nuovo assetto dei parcheggi e delle fermate, e saranno delimitate con cordoli in calcestruzzo l e con lamine metalliche in corten solo sul lato strada.

La nuova conformazione urbana ha effetti importanti sul sistema delle alberature esistenti, soprattutto nel tratto est di viale Don Minzoni interessato sia dalla Fermata Masaccio che dal sottoattraversamento ferroviario e sottopasso pedonale, con l'abbattimento di 31 bagolari, 2 platani e 1 magnolia e in quello iniziale di viale dei Mille sino alla Fermata Mille, interessato dal sottoattraversamento con l'abbattimento di 12 bagolari, 20 platani e 1 altra alberatura. Complessivamente si tratta di alberi di prima grandezza e di dimensioni importanti. Infatti, per mantenere le carreggiate di almeno 3.75 m sui due lati del sottoattraversamento si prevede il riposizionamento delle alberature sul lato destro su viale Don Minzoni mentre in viale dei Mille è previsto su entrambi i lati. In compensazione si prevedono nuovi impianti in viale Don Minzoni

con 34 di bagolari e in viale dei Mille sino alla fermata Mille con 7 bagolari e 21 platani, con un saldo negativo di meno 4 alberi (66 abbattimenti e 62 nuovi impianti).

Mentre la conformazione di Piazza delle Cure non sarà intaccata dal sottoattraversamento ferroviario e sottopasso pedonale, complessivamente questo intervento invece cambierà i connotati urbani dei due viali, così come è già avvenuto per altre parti della città interessate dall'arrivo della Tramvia. Ma certamente questo intervento potrà garantire, come è già avvenuto per altre parti della città trasformate dall'arrivo della Tramvia, una migliore qualità urbana, in primis con la riduzione del carico automobilistico e l'arrivo di un mezzo pubblico sostenibile, ma anche con architetture, arredi, pavimentazioni e sistemazioni di qualità, con una riorganizzazione della sosta e riequilibrando complessivamente l'abbattimento di 66 alberature, con l'impianto di 62 nuove e il mantenimento di altre 64 esistenti.

Per approfondimenti e dettagli vedi elaborato **FL322 PD STA PL 001 0A Sistemazioni limitrofe al sottopasso ferroviario Cure** e successivi relativi al SOTTOPASSO FERROVIARIO CURE.



Figura 37. Il sottoattraversamento-sottopasso lato viale Don Minzoni

4.7 Capolinea e Parcheggio di Rovezzano

Il nuovo capolinea e il nuovo parcheggio scambiatore di Rovezzano sono posizionati in continuità spaziale, pur nella differenziazione funzionale, e integrati con la stazione ferroviaria di Rovezzano e il prospiciente ed esistente parcheggio della omonima stazione.

E' una trasformazione importante del contesto esistente, ma che si inserisce in continuità funzionale e formale con l'asse viario e quello ferroviario, migliorandolo nel suo insieme e riqualificando un'area posta tra la strada e la ferrovia attualmente abbandonata e in forte degrado; costituisce una importante implementazione nello sviluppo del sistema di trasporto pubblico della città metropolitana, vista anche la presenza di aree di parcheggio e del futuro sistema di BRT per il Chianti.

Si inserisce, infine, in coerenza con le previsioni del Piano Strutturale e Piano Operativo recentemente adottati, come nodo strategico per il sistema della mobilità fiorentina e metropolitana e come fondamentale hub di interscambio modale per tutta la zona Sud-Est di Firenze, con collegamenti per la Valdisieve, il Casentino, il Valdarno, ed il Chianti.

Il Capolinea è posizionato in corrispondenza del torrente Mensola in un'area immediatamente a Sud di via della Chimera. La sede del tram in questo tratto è interamente posta all'esterno della sezione stradale attuale, dalla quale è divisa da un filare alberato di nuova realizzazione.

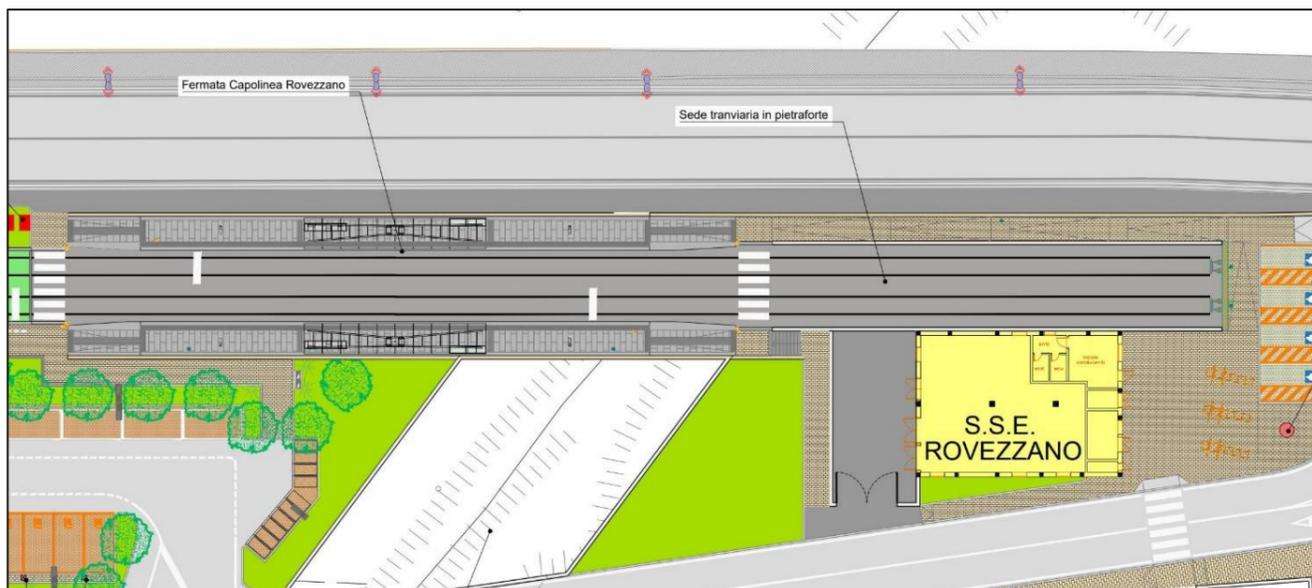


Figura 38. Planimetria di progetto dell'area del capolinea di Rovezzano

Gli spazi di fermata saranno accessibili da quattro lati, ad Ovest da via della Chimera e dal nuovo parcheggio scambiatore ad est da via della Chimera e dal parcheggio esistente.

La fermata prevede due banchine laterali, coperte da pensiline di tipologia uguale a quelle presenti sul resto del tracciato.

Nei pressi della nuova fermata sarà posizionata una nuova antenna radio base e una sottostazione elettrica della linea, dotata di un locale per la sosta del personale della tramvia, un bagno e spazi per gli addetti alla pulizia.



Figura 39. Fotoinserimento aereo dell'area del capolinea di Rovezzano e del parcheggio scambiatore

Il parcheggio scambiatore è localizzato in continuità con il capolinea per 147 posti auto collegato al parcheggio attuale da 125 posti auto a nord della stazione. Il parcheggio sarà realizzato in un'area depressa al lato dell'argine sinistro del Mensola, compresa tra il rilevato di via della Chimera, e quello ferroviario della linea Firenze – Roma. L'area verrà parzialmente sollevata portandolo ad una quota pari a quello della tramvia nel tratto più ad ovest. Il lotto

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

occupato sarà 5.630 mq all'interno dei quali saranno compresi gli spazi di sosta, le strade, ma anche aree verdi, strutture, e collegamenti pedonali.

Il collegamento del nuovo parcheggio avverrà attraverso un nuovo ponte realizzato parallelo al sedime ferroviario ad ovest del parcheggio esistente.

L'ampliamento non comporterà l'inserimento di barre per l'accesso e uscita in continuità con il parcheggio esistente che non dispone né di sistemi di regolazione dell'accesso né di pagamento della sosta.



Figura 40. Planimetria di progetto dell'area del parcheggio scambiatore di Rovizzano

Le pavimentazioni presenti sono di tre tipi: asfalto 1.705 mq, pavimentazione per gli stalli di sosta drenante in cls autobloccanti 1.860 mq, e pavimentazione pedonale drenante 242 mq, marciapiedi e cordoli non drenanti 26 mq.

Lo schema si sviluppa intorno ad un anello circolare percorribile in senso antiorario che permette l'accesso a 143 posti auto di cui 6 riservati a disabili, e 10 per veicoli elettrici con colonnina di ricarica oltre a 10 posti moto.

Per l'alimentazione delle colonnine di ricarica per mezzi elettrici, sarà inserita una cabina elettrica prefabbricata, rivestita in sito con una muratura facciavista e dotata di tetto verde per una estensione di circa 48mq.

L'illuminazione dei parcheggi sarà realizzata con l'installazione di corpi illuminanti a LED su pali in acciaio con altezza 6 m f.t., saranno sia a sbraccio singolo che doppio, opportunamente posizionati e garantiranno il livello minimo di illuminazione previsto dalla normativa vigente.

Al fine di garantire un livello minimo di sicurezza ed un deterrente per eventuali atti vandalici, è prevista l'installazione di telecamere di sorveglianza.



Figura 41. Vista aerea con fotoinserto del progetto nell'area del parcheggio e con il capolinea

Il progetto del verde prevede una fascia vegetata tra l'attuale marciapiede sud di via della Chimera e la sede tramviaria al fine di poter inserire un filare alberato con nuove piante e mantenere quelle esistenti dove possibile.

Le piante abbattute sono 24 ma di scarsa rilevanza, quelle mantenute sono 22 carpini e quelle di nuovo impianto sono altri 41 carpini che continuano il filare esistente sempre di carpini piramidali.

Nel parcheggio sono previsti 77 alberi di nuovo impianto delle specie di acero campestre, carpino piramidale, albero di giuda, moro, sorbo, pruno, tutti di taglia media, compresi 4 lecci di taglia grande. Le aiuole sono dotate di vegetazione tappezzante, atta anche a ridurre gli oneri di manutenzione.

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

Lungo il lato verso la Linea tramviaria il parcheggio è separato da questa con una siepe di alloro, che inoltre continua lungo alcuni tratti verso est e a sud per una lunghezza complessiva di 220 ml.

Per approfondimenti e dettagli vedi gli elaborati relativi al INSERIMENTO URBANO e STUDIO ARCHITETTONICO, in particolare **FL322 PD STA PL 002 0A Capolinea Rovezzano**.

4.8 Ampliamento Deposito Bagno a Ripoli

Il progetto della linea 3.2.2. prevede il solo ampliamento del rimessaggio la cui realizzazione è già prevista all'interno dell'area di deposito della linea per Bagno a Ripoli.

Il progetto del deposito per la linea 3.2.1, già approvato dagli organi competenti e dalla Soprintendenza con parere prot. 136149 del 27/04/2021, si faceva già carico del dimensionamento delle strutture e attrezzature e servizi per la manutenzione dei mezzi e per la gestione della linea 3.2 nella sua interezza da Rovezzano a Bagno a Ripoli.

Il futuro ampliamento del rimessaggio, necessario per ospitare anche i veicoli aggiuntivi della linea per Rovezzano, era già previsto e nel progetto approvato ed erano state inserite delle predisposizioni sui binari per consentire l'ampliamento senza interrompere le funzionalità del deposito durante le lavorazioni di ampliamento.

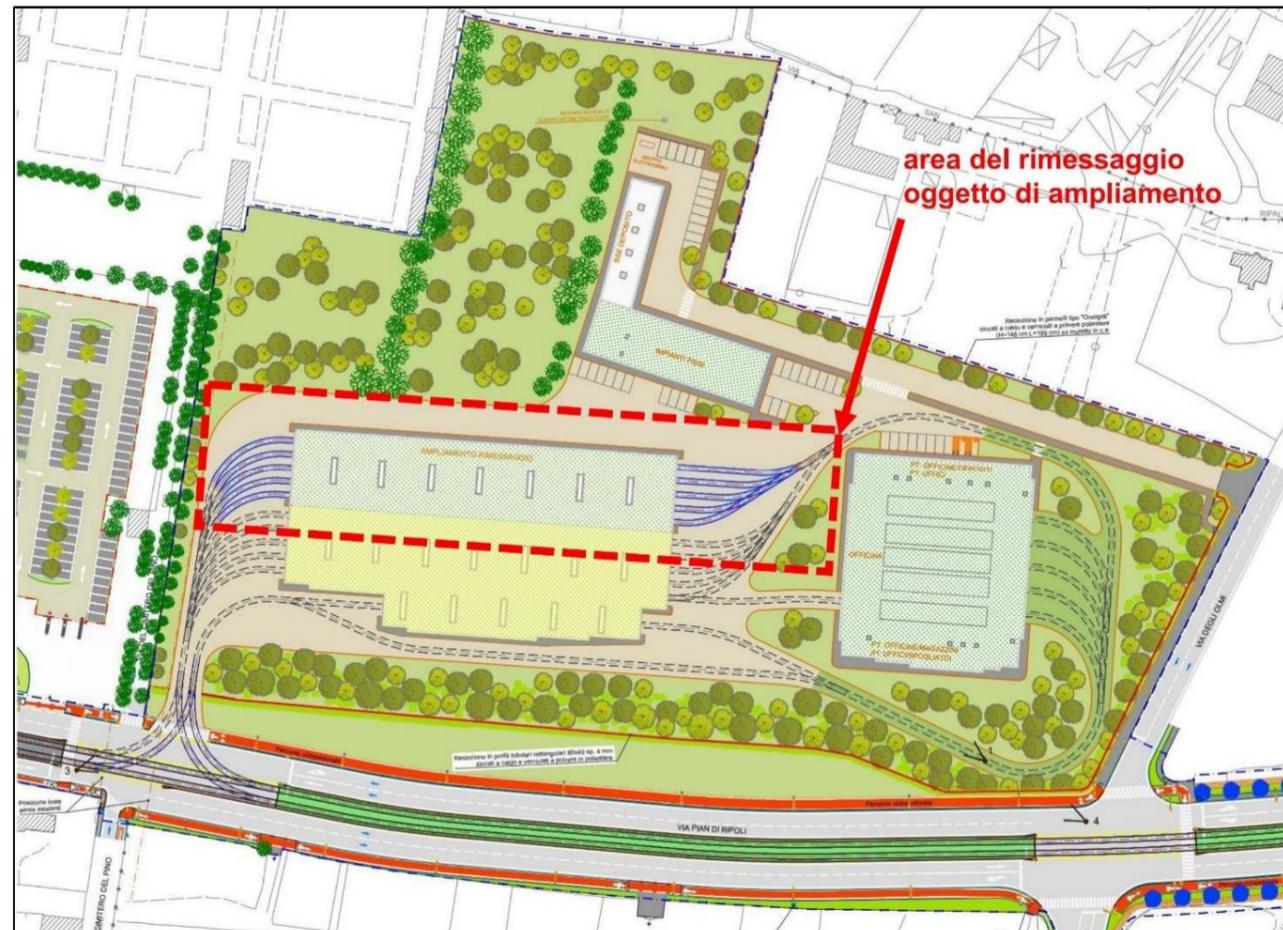


Figura 42. Area del deposito in configurazione finale

Il nuovo edificio sarà del tutto uguale, nelle dimensioni e nella forma all'edificio rimessaggio di cui rappresenta l'ampliamento. Pertanto sarà caratterizzato da un basamento in cemento prefabbricato rigato (matrice a fughe verticali), alto sempre 2,50m, sormontato da una fascia in policarbonato alveolare.

Le aperture sono state disposte in modo da comporre delle finestre a nastro: si alternano parti vetrate apribili in corrispondenza dei locali che lo richiedono, a parti vetrate che diventano opache quando poste davanti ai pilastri o tamponamenti.

Tutte le coperture sono piane e trattate a verde pensile estensivo, compresi gli shed dell'officina di manutenzione. Tale sistema di copertura è anch'esso sormontato da uno strato di verde di tipo estensivo dotato di appositi sostegni data la pendenza delle falde di circa 18°.



Figura 43. Vista aerea con fotoinserimento del deposito di Bagno a Ripoli a seguito dell'ampliamento

Per permettere l'allargamento del rimessaggio sarà necessario abbattere 9 alberature attualmente presenti nell'area verde a nord del fabbricato e rimuovere 9 alberature di nuovo impianto che erano state previste all'interno del progetto approvato per la linea 3.2.1.

Per approfondimenti e dettagli vedi gli elaborati relativi al **INSERIMENTO URBANO** e **STUDIO ARCHITETTONICO**, in particolare **FL322 PD STA PL 003 0A Deposito**.

4.9 Stazioni elettriche, antenne , linee di contatto

La linea tramviaria 3.2.2 necessita di **3 sottostazioni elettriche**: la prima denominata "Piscine" è localizzata nei pressi della fermata Calvi, all'interno dell'area verde in angolo tra viale Malta e viale Fanti; la seconda denominata "Coverciano" si trova in prossimità della fermata omonima, nello spazio pubblico di forma triangolare subito a sud del centro tecnico federale di Coverciano; la terza si trova in corrispondenza del capolinea di Rovezzano.

Le tre sottostazioni sono della stessa tipologia utilizzata per le altre linee tramviarie fiorentine, presentano le stesse caratteristiche formali e materiche.

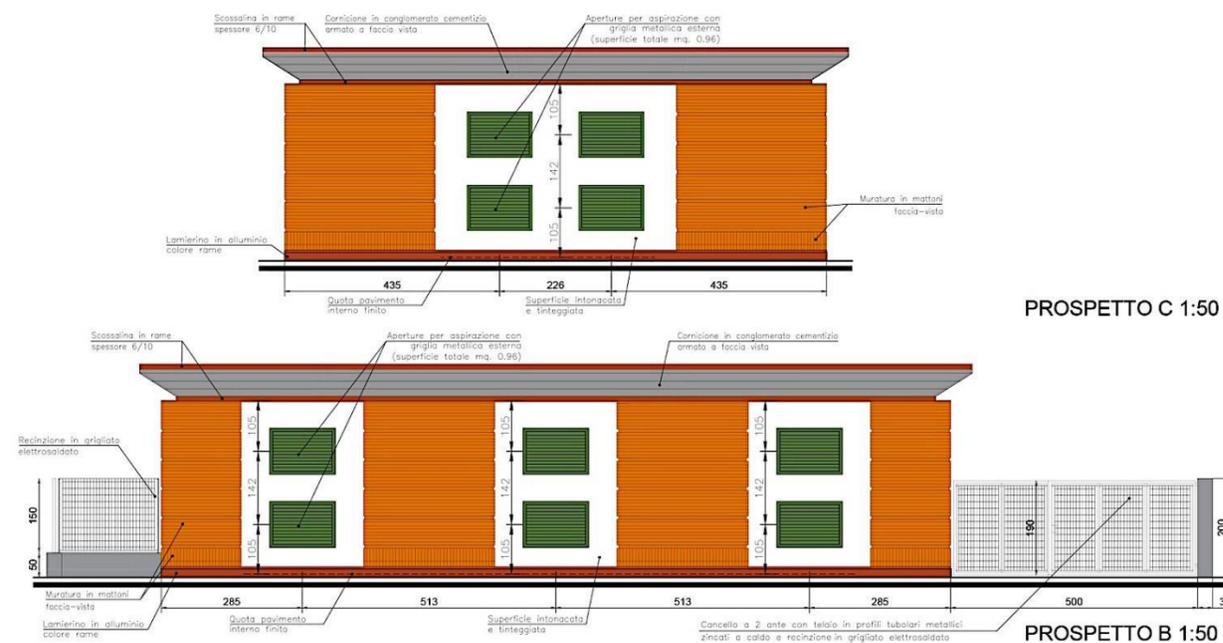


Figura 44. Sottostazione elettrica

L'edificio a pianta rettangolare delle S.S.E. Piscine e Rovezzano misura 12.00 x 17.00 m, mentre quella di Coverciano misura 10.96 x 15.96 m. Tutte hanno un'altezza massima all'estradosso della gronda di 4.34 m. I fabbricati sono composti da un paramento murario rivestito esternamente in mattoni facciavista dello spessore di 12 cm, alto circa 3.5 m. L'attacco a terra è costituito da un profilo in lamiera di rame che blocca il risvolto dell'impermeabilizzazione in guaina bituminosa della fondazione. Anche la gronda in CA a

forma di piramide rovesciata è rivestita in lamiera di rame. Il paramento murario in mattoni facciavista è interrotto da specchiature in intonaco tinteggiato con aperture dotate di griglia di aerazione metallica verniciata di verde, come le persiane tipiche della tradizione toscana, aperture necessarie per garantire il raffrescamento delle apparecchiature elettriche interne.



Figura 45. Antenna radio

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

Per realizzare un'adeguata copertura della linea 3.2.2, le due **antenne radio** sono state posizionate una nei pressi della sottostazione elettrica di Coverciano, mentre l'altra è in prossimità della sottostazione elettrica Rovezzano.

La torre radio, posizionata nei pressi della sottostazione, permette di alloggiare all'interno di questa sia i quadri elettrici per l'alimentazione, che le attrezzature elettroniche per il funzionamento e la trasmissione della stazione radio, senza dover disporre di nuove strutture di superficie.

La stazione radio della linea in oggetto ha le stesse caratteristiche costruttive di quelle già adottate per la linea tramviaria 3.2.1. L'altezza totale in cima al pennone è pari a 32,0 m dal piano di calpestio, con diametro alla base del palo pari a 1,15 m. La struttura di sostegno degli apparecchi radio-ripetitori è realizzata con un palo poligonale tronco conico, rastremato verso l'alto, con diametro alla base di 1,15 m e diametro alla base dei ripetitori di 0,63. Il Palo Lancia è in acciaio zincato a caldo e verniciato con tinta ruggine. I ripetitori sono posizionati all'interno di un cilindro di mascheramento del diametro di 1,60 m di colore azzurro cielo definito "lancia sommitale".

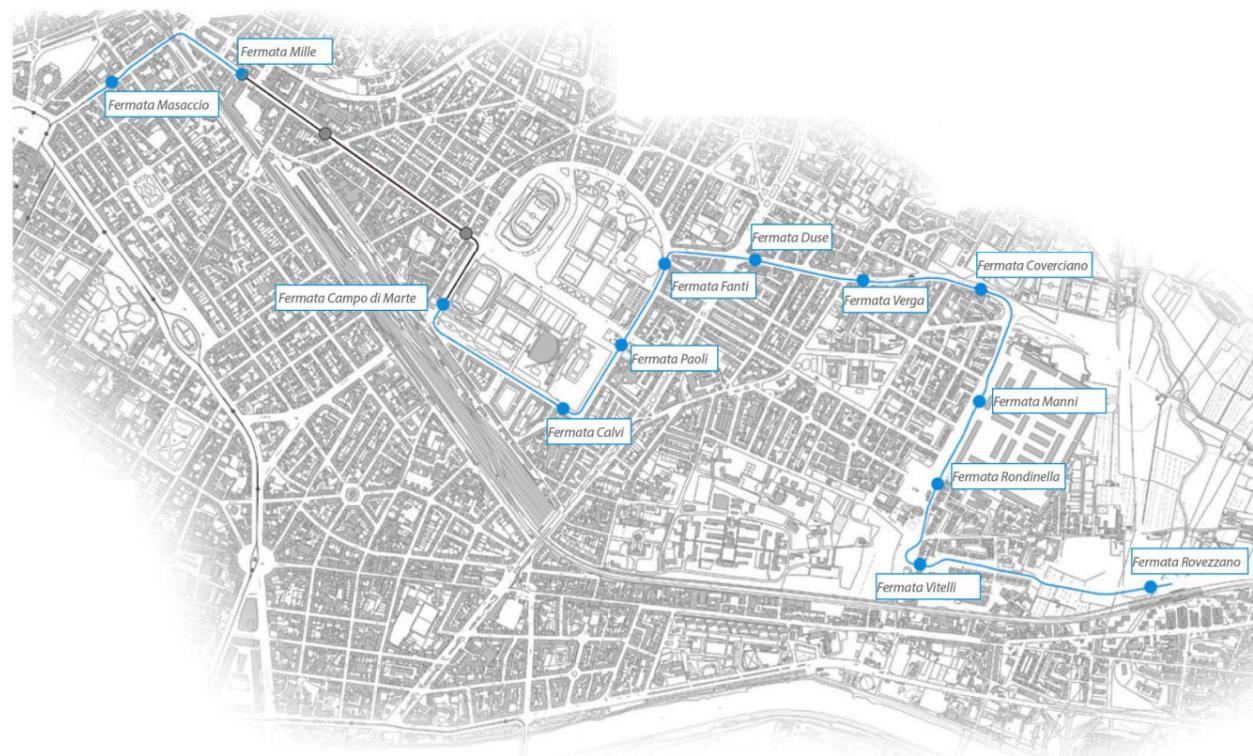


Figura 46. Linea 3.2.2 da Libertà a Rovezzano, in azzurro i tratti dotati di catenaria

La linea 3.2.2 è caratterizzata un sistema a trazione misto, in parte con alimentazione a batteria o **catenary free** (con punti di ricarica nei capilinea) e in parte attraverso **linea di contatto** tradizionale o **catenaria**, quest'ultima in continuità con quanto già progettato e realizzato per tutto il sistema tramviario di Firenze.

Il tratto in catenary free per il lotto 3.2.2 sarà su viale dei Mille compreso tra la fermata "Mille" e la fermata "Campo di Marte".



Figura 47. Linea di contatto o catenaria

Per approfondimenti e dettagli vedi gli elaborati relativi al **INSERIMENTO URBANO** e **STUDIO ARCHITETTONICO**, in particolare **FL322- PD-STA-RL-001a. Catenaria aerea Renderings** e **FL322- PD-STA-RL-001c. Sottostazioni elettriche Renderings**

5 Alberature interessate dalle nuove sistemazioni

Il tracciato della Tramvia corre per buona parte all'interno del tessuto urbano consolidato e, pertanto, si rende necessario rendere compatibile la trasformazione urbana conseguente con la salvaguardia del sistema vegetazionale e in quest'ottica si sono individuati, anche in relazione al *Regolamento del Patrimonio Arboreo della Città*, ai CAM, ecc., le seguenti modalità di intervento:

- il mantenimento del maggior numero possibile delle alberature esistenti;
- la salvaguardia del maggior numero possibile degli esemplari di grande dimensione;
- la protezione in fase di cantiere delle alberature esistenti da mantenere tramite interventi di protezione della parte radicale e aerea;
- il reimpianto del maggior numero possibile di nuove alberature come compensazione degli abbattimenti;
- la scelta di specie non infestanti ed invasive, con caratteristiche che permettano di facilitare e contenere gli interventi di gestione, soprattutto lungo la linea tranviaria;
- la scelta di modalità di piantagione e di irrigazione che garantiscano una buona qualità del drenaggio e dello strato pedologico fertile, la stabilità della pianta (tutoraggi e ancoraggi), la protezione della pianta da urti (alberature stradali), una garanzia di attecchimento e di sviluppo della pianta;
- un bilancio arboreo positivo tra abbattimenti e nuovi impianti, in modo che il patrimonio arboreo complessivo lungo la Linea sia positivo.

Le **alberature esistenti** sono state suddivise in tre gruppi:

- Alberature per le quali è previsto il mantenimento
- Alberature per le quali è previsto l'abbattimento
- Alberature per le quali è previsto il mantenimento ma possono essere interferenti con le opere di scavo e/o con la linea aerea TE della Tramvia perché fuori sagoma.

Il totale delle **alberature esistenti censite è di n. 1.513** delle quali:

ALBERTURE DA ABBATTERE n. 402
N. 110 TRATTO 1 viale Don Minzoni , piazza Le Cure, viale dei Mille
N. 81 TRATTO 2 viale dei Mille e Campo di Marte
N. 107 TRATTO 3 viale Mamiani-viale Duse-viale Verga
N. 104 TRATTO 4 via del Gignoro, via Vitelli, via Chimera, stazione Rovezzano

ALBERTURE DA MANTENERE n. 1.111
N. 190 TRATTO 1 viale Don Minzoni , piazza Le Cure, viale dei Mille
N. 570 TRATTO 2 viale dei Mille e Campo di Marte
N. 44 TRATTO 3 viale Mamiani-viale Duse-viale Verga
N. 307 TRATTO 4 via del Gignoro, via Vitelli, via Chimera, stazione Rovezzano

ALBERTURE DA MANTENERE INTERFERENTI n. 227 (quota parte delle alberature da mantenere)
N. 9 TRATTO 1 viale Don Minzoni , piazza Le Cure, viale dei Mille
N.128 TRATTO 2 viale dei Mille e Campo di Marte
N. 18 TRATTO 3 viale Mamiani-viale Duse-viale Verga
N. 72 TRATTO 4 via del Gignoro, via Vitelli, via Chimera, stazione Rovezzano

Il totale delle **alberature di nuovo impianto è di n. 460**, delle quali:

ALBERTURE DI NUOVO IMPIANTO n. 460
N.104 TRATTO 1 viale Don Minzoni , piazza Le Cure, viale dei Mille
N. 55 TRATTO 2 viale dei Mille e Campo di Marte
N. 135 TRATTO 3 viale Mamiani-viale Duse-viale Verga
N. 166 TRATTO 4 via del Gignoro, via Vitelli, via Chimera, stazione Rovezzano

Il bilancio arboreo tra abbattimenti e nuovi impianti è di n. 58 alberi di nuovo impianto in più rispetto alla situazione esistente e il mantenimento di n. 1.111 alberi , con un saldo complessivo del patrimonio arboreo lungo la Linea 3.2.2 di n. 1.571 alberi.

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
 Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

TRAMFI LINEA 3-2.2 LIBERTA' – ROVEZZANO OPERE A VERDE - SINTESI

ALBERI	NUMERO	DI CUI
ESISTENTI SOGGETTI A CENSIMENTO	1.513	N. 300 TRATTO 1 VIALE DON MINZONI , PIAZZA LE CURE, VIALE DEI MILLE
		N. 651 TRATTO 2 VIALE DEI MILLE E CAMPO DI MARTE
		N. 151 TRATTO 3 VIALE MAMIANI-VIALE DUSE-VIALE VERGA
		N. 411 TRATTO 4 VIA DEL GIGNORO, VIA VITELLI, VIA CHIMERA, STAZIONE ROVEZZANO
ABBATTUTI	402	N. 110 TRATTO 1 VIALE DON MINZONI , PIAZZA LE CURE, VIALE DEI MILLE
		N. 81 TRATTO 2 VIALE DEI MILLE E CAMPO DI MARTE
		N. 107 TRATTO 3 VIALE MAMIANI-VIALE DUSE-VIALE VERGA
		N. 104 TRATTO 4 VIA DEL GIGNORO, VIA VITELLI, VIA CHIMERA, STAZIONE ROVEZZANO
MANTENUTI di cui n. 227 interferenti in aree soggette a lavorazioni	1.111	N. 190 TRATTO 1 VIALE DON MINZONI , PIAZZA LE CURE, VIALE DEI MILLE
		N. 570 TRATTO 2 VIALE DEI MILLE E CAMPO DI MARTE
		N. 44 TRATTO 3 VIALE MAMIANI-VIALE DUSE-VIALE VERGA
		N. 307 TRATTO 4 VIA DEL GIGNORO, VIA VITELLI, VIA CHIMERA, STAZIONE ROVEZZANO
DI NUOVO IMPIANTO	460	N. 104 TRATTO 1 VIALE DON MINZONI , PIAZZA LE CURE, VIALE DEI MILLE (-2 bagolari in viale dei mille)
		N. 55 TRATTO 2 VIALE DEI MILLE E CAMPO DI MARTE
		N. 135 TRATTO 3 VIALE MAMIANI-VIALE DUSE-VIALE VERGA
		N. 166 TRATTO 4 VIA DEL GIGNORO, VIA VITELLI, VIA CHIMERA, STAZIONE ROVEZZANO
ALTRE OPERE A VERDE		mq
TAPPEZZANTI AREE DI FERMATA		1.859

TAPPEZZANTI PARCHEGGI	2.125
ARMAMENTO PERMEABILE	7.336
TETTI VERDI	2.220 (Deposito)+ 48 (Parcheggio)
SIEPI	220
ARBUSTI	804



Figura 48. Tavola esemplificativa Progetto Opere a verde- Viale Malta-Viale Fanti

Per approfondimenti e dettagli vedi gli elaborati relativi a OPERE A VERDE – Censimento e Progetto e in particolare **FL322- PD-OAV-RL-002 0A. Relazione tecnica illustrativa Opere a Verde.**

6 Verifica della compatibilità paesaggistica

Di seguito, come indicato nel D.P.C.M 12/12/2005 all'Allegato "Relazione Paesaggistica" al punto 3.2 *Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica*, si relazionano le disposizioni legislative relative ai *"..Principali tipi di modificazioni e di alterazioni.."* per i quali debbono essere indicate *"...le misure di mitigazione e di compensazione..."* con gli interventi di Mitigazione e Compensazione previsti nel progetto.

Nel DPCM 12/12/2005 all'Allegato "Relazione Paesaggistica" al punto 3.2 Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica si prevede che siano ricompresi:

"... 2..... Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, ove significative, dirette e indirette, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico sia in fase di cantiere che a regime....
3...Fermo restando che dovranno essere preferite le soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica, dovranno essere indicate le opere di mitigazione sia visive che ambientali previste,.....:

[7] Le opere di mitigazione e compensazione si fondano sul principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni. La relazione paesaggistica, sulla base della lettura degli effetti dell'intervento sulle attuali caratteristiche dei luoghi, fra cui la loro eventuale reversibilità, individua le misure di miglioramento previste, le misure di mitigazione e di compensazione.

.....

[8] Principali tipi di modificazioni e di alterazioni....(NON SONO RIPORTATE QUELLE NON ATTINENTI IL PROGETTO IN OGGETTO)...

a- Modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria,...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.;

- b- Modificazioni della compagine vegetale** (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali,);
- c- Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico**, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico;
- d- Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico** (eliminazione di elementi e di relazioni visive, storico-culturali, simboliche riferibili al contesto paesaggistico e l'area);
- e- Modificazioni dell'assetto insediativo-storico** (inserimento in un sistema paesaggistico di elementi estranei ed incongrui ai caratteri peculiari, compositivi, percettivi o simbolici in un insediamento storico) ...⁷

..... In particolare, la documentazione deve dimostrare il rapporto dell'intervento con i luoghi sui quali insiste, basando le proposte progettuali sulla conoscenza puntuale delle caratteristiche del contesto paesaggistico ed evitando atteggiamenti di semplice sovrapposizione, indifferente alle specificità..... e potranno essere proposte le eventuali misure di compensazione

Per quanto attiene la verifica di compatibilità paesaggistica, le relazioni valutate riguardano le opere e gli interventi principali previsti nei tratti:

- 1 - Viale Don Minzoni, c.a.250 ml. - D.M. 05/11/1951 Viali di circoscrizione di Firenze;
- 2 - Viale Mamiani-Viale Duse-Viale Verga-Via del Gignoro sino a Via Rondinella, c.a.1.800 ml. - D.M. 05/11/1951 Collina Fiesolana, Fiesole e Firenze;
- 3 - Via del Gignoro-Via G.Vitelli-Via della Chimera-Stazione Rovezzano con parcheggio esistente su via della Chimera in corrispondenza del capolinea Rovezzano, c.a.1.200 ml. - D.M. 31/08/1953 Due zone delle rive dell'Arno, Firenze

Stante però l'unitarietà e la continuità del progetto, di fatto, tutte le opere afferenti la Linea 3.2.2 possono essere ricomprese nella valutazione-verifica di compatibilità paesaggistica (art. 146, comma 5 Dlgs 42/2004) per la autorizzazione paesaggistica (artt. 146 e 149 Dlgs

⁷ Fonte:

Linee Guida per l'inserimento paesaggistico, MIBAC, 2010
Di Bene A. e Scazzosi L., La Relazione Paesaggistica: finalità e contenuti, MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI-DIREZIONE GENERALE PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI-SERVIZIO II – PAESAGGIO, Gangemi Editore spa, Roma, 2006

30-09-2022

42/2004), considerando inoltre anche la presenza di beni architettonici vincolati ai sensi nell'art. 10, comma 1, del Codice n. 42/2004 (ex L. 1089/1939) con Vincolo Architettonico o Monumentale, come ad esempio quelli localizzati in viale dei Mille-
Dunque, **gli obiettivi, le direttive e le prescrizioni** di cui al punto **C) OBIETTIVI PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE - DISCIPLINA D'USO (art.143 c.1 lett. b, art.138 c.1)** relativi a **STRUTTURA ANTROPICA e ELEMENTI DELLA PERCEZIONE** di cui alla **Scheda d'Ambito n. 6 Firenze-Prato-Pistoia del PIT PPR** (Vincolo Paesaggistico Immobili e aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del Codice) in **Sezione 4 - Scheda del Vincolo Paesaggistico D.M. 25-05-1955 Zona dei Viali di Circonvallazione sita nell'ambito del Comune di Firenze** (indicata in tabella con il n.1), in **Sezione 4 - Scheda del Vincolo Paesaggistico D.M. 05/11/1951 Collina Fiesolana, Fiesole e Firenze** (indicata in tabella con il n.2). e in **Sezione 4 - Scheda del Vincolo Paesaggistico D.M. del 31-08-1953 Sponde Nord e Sud dell'Arno** (indicata in tabella con il n.3) costituiscono il riferimento per la valutazione di **Sette tipologie di opere ed interventi raggruppabili a seconda delle "famiglie" di Modificazioni di cui al DPCM 12/12/2005** che riguardano:

- 1 - Movimenti di terra – Riconfigurazione dei raccordi altimetrici**
- 2 – Opere a verde e irrigazione**
- 3 – Armamento, pavimentazioni e drenaggi superficiali**
- 4 – Percorribilità pedonale e ciclabile**
- 5 – Viabilità e Parcheggi**
- 6 – Architetture e Arredi**
- 7– Impianti**

I **LIVELLI DI VERIFICA** sono stati i seguenti:

CC - compatibili e concorrenti: ottimo grado di compatibilità rispetto ai principi ed ai contenuti del PIT PPR

C - coerenti: elementi di interazione rispetto alla realtà territoriale, ma non influenti rispetto ai principi ed ai contenuti del PIT PPR

I - indifferenti: elementi di non interazione rispetto alla realtà territoriale e non influenti rispetto ai principi ed ai contenuti del PIT PPR

NC - non compatibili: incoerenti rispetto ai principi ed ai contenuti del PIT PPR

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

La verifica di cui sopra viene effettuata per ognuno dei 4 Tratti considerati nella presente Relazione Paesaggistica, ovvero:

- TRATTO 1 VIALE DON MINZONI , PIAZZA LE CURE, VIALE DEI MILLE
- TRATTO 2 VIALE DEI MILLE E CAMPO DI MARTE
- TRATTO 3 VIALE MAMIANI-VIALE DUSE-VIALE VERGA
- TRATTO 4 VIA DEL GIGNORO, VIA VITELLI, VIA CHIMERA, CAPOLINEA E PARCHEGGIO ROVEZZANO

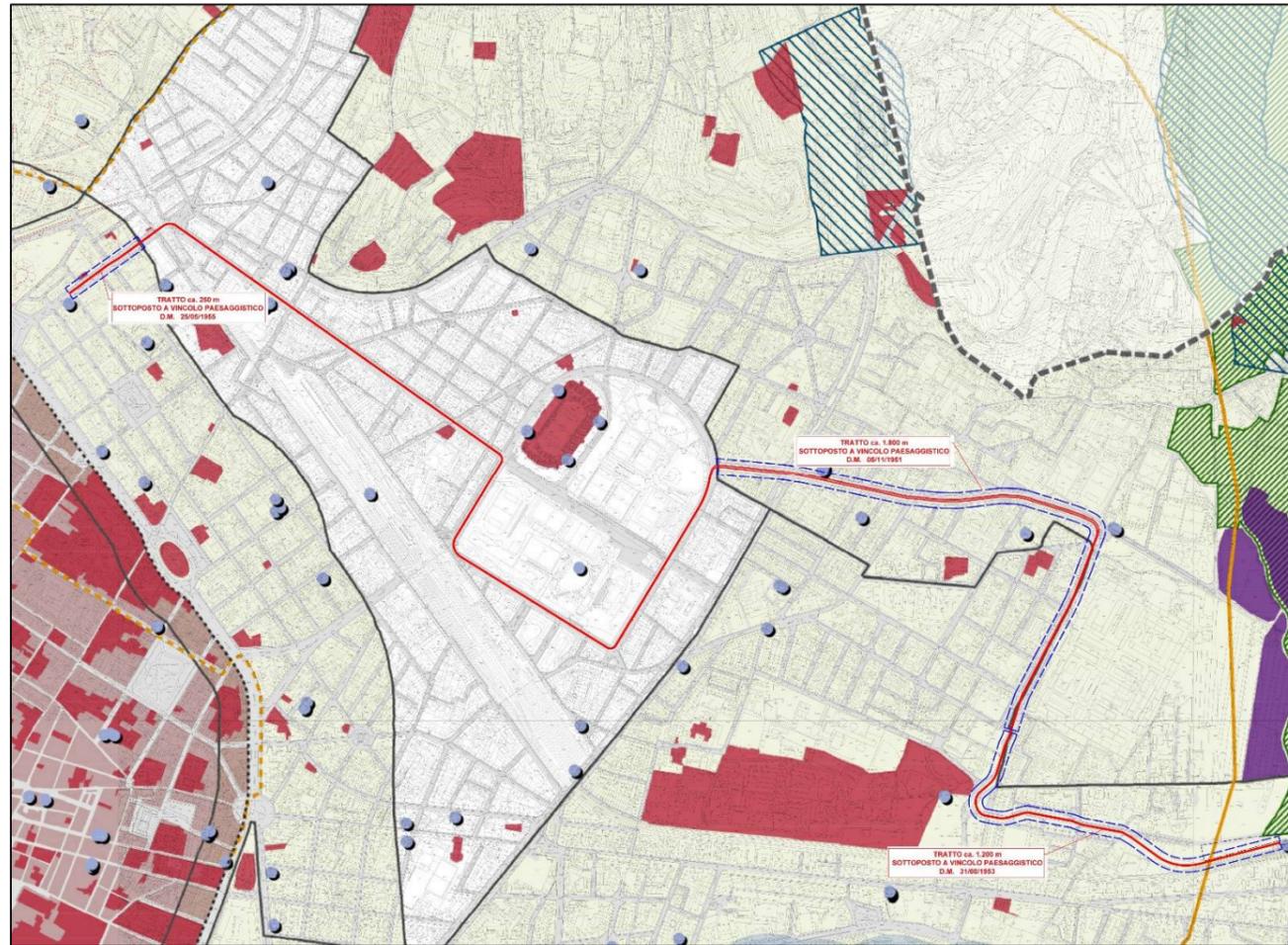


Figura 49. Sovrapposto tra tracciato della Linea 3.2.2 e i Vincoli paesaggistici tratti da "Comune di Firenze, Piano Strutturale 2015, Tavola dei Vincoli, scala 1:15.000"

(in rosso: immobili di interesse storico architettonico; in verde chiaro: beni paesaggistici vincolati da DM; in rigato verde fitto: ANPIL)

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
<p style="text-align: center;">a-Modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.</p>	<p>1 - Struttura antropica Viali 3.a.2. Tutelare il tessuto e l'edificato di impianto storico intra ed extra-moenia della città di Firenze segnato dal tracciato dei viali di circonvallazione nonché l'integrità del patrimonio edilizio di valore storico-culturale e identitario in esso compreso. 3.c.1.....siano garantiti la coerenza con l'assetto morfologico urbano di impianto storico, il mantenimento dei caratteri tipologici e architettonici di impianto storico degli edifici, delle strade e delle piazze compresi nell'area soggetta al vincolo;... 2- Struttura antropica Collina 3.a.1. Tutelare e valorizzare il patrimonio archeologico 3.a.6. Garantire che gli interventi di trasformazione urbanistica e edilizia non</p>	<p style="text-align: center;">1 - Movimenti di terra – Riconfigurazione dei raccordi altimetrici</p>	<p style="text-align: center;">C - coerenti</p> <p>I movimenti di terra sono effettuati per lo più per la realizzazione del pacchetto di sostegno della linea tranviaria con scavi per la realizzazione della sede tramviaria di circa i 0,50-1,00 m. di profondità. La quota finale sarà poi quella del piano di campagna della viabilità contermina senza intaccare l'assetto morfologico urbano.</p> <p>Nel Tratto 1 Don Minzoni, Cure, Mille gli scavi sono più consistenti per la realizzazione del <u>Sotto-atteversamento ferroviario</u> con doppio binario che raccorderà viale Don Minzoni con viale Dei Mille, curvando nel tratto sotterraneo con le rampe di accesso posizionate al centro di entrambi i viali con un andamento rettilineo. A seguito dell'inserimento della nuova infrastruttura, le</p>		<p>compromettano gli elementi strutturanti il paesaggio, concorrano alla qualificazione del sistema insediativo, assicurino qualità architettonica e rappresentino progetti di integrazione paesaggistica. 3.c.13. Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che:... -siano armonici per forma, dimensioni, orientamento, con le <u>caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale</u> 3 - Struttura antropica Arno 3.b.1. riconoscere e preservare i <u>caratteri morfologici</u>....storico-architettonici del centro storico e le relazioni dello stesso con il contesto paesaggistico di riferimento, nonché gli spazi urbani di fruizione collettiva 3.c.1. Sono ammessi interventi di trasformazione del</p>		<p>sistemazioni urbane prevedono, il mantenimento di percorsi pedonali e ciclabili secondo lo schema attuale con percorsi ciclabili e pedonali, due carreggiate stradali e i due filari laterali, sia mantenendo le alberature esistenti che con nuovi impianti. L'assetto morfologico urbano è modificato, ma limitatamente agli interventi necessari per il Sotto-atteversamento con <u>interventi di compensazione</u> atti a ridurre l'impatto riferibili a sistemazioni urbane di qualità (rampe con muretti di protezione stradali rivesti con lastre effetto lapideo sormontati dai pali di trazione per l'alimentazione del tram con altezza sommitale costante, pavimentazione della sede tranviaria in binderi di porfido, fermate realizzate con lastre di pietra, pavimentazione dei percorsi pedonali e ciclabili in asfalto con colorazioni differenti per differenziare i percorsi, nuove alberature, ecc.).</p>

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
	<p>patrimonio edilizio del centro storico e dell'intorno territoriale, ovvero ambito di pertinenza paesaggistica, ad esso adiacente, a condizione che: -sia garantita la tutela e la valorizzazione dei caratteri storici e morfologici degli spazi aperti di fisionomia storica evitandone la frammentazione e l'introduzione di elementi di finitura e di arredo in contrasto con il contesto paesaggistico..</p>		<p>Nel Tratto 4 Gignoro, Vitelli, Chimera, Rovezzano, i movimenti di terra si concentrano nell'area sulla quale si realizzerà il nuovo <u>Parcheeggio Scambiatore di Rovezzano e il Capolinea</u>. In sostanza l'attuale quota dell'area, oggi morfologicamente depressa, verrà portata al livello stradale esistente, salvo il tratto del Torrente Mensola attraversato con un nuovo ponte in parallelo al sedime ferroviario. E' una trasformazione importante del contesto esistente, ma che si inserisce in continuità funzionale e formale con l'asse viario e quello ferroviario, migliorandolo nel suo insieme e riqualificando l'area posta tra la strada e la ferrovia attualmente abbandonata e in forte degrado, con <u>interventi di compensazione</u> atti a ridurre l'impatto riferibili a sistemazioni urbane di qualità (nuovo ponte sul Mensola, pavimentazioni</p>				<p>drenanti, nuova illuminazione, molte nuove alberature, ecc.).</p> <p>Per quanto concerne la <u>Tutela e valorizzazione del patrimonio archeologico</u>, in viale Don Minzoni sono previsti due saggi (n.1 e n.2) e a Rovezzano ne sono previsti altri dieci (dal n.8 al n.17) per la verifica archeologica.</p> <p>Si rimanda per approfondimenti agli elaborati "Archeologia" FL322 PD RAR</p>
				<p style="text-align: center;">b-Modificazioni della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali,...)</p>	<p>1 - Struttura antropica Viali 3.a.4. Salvaguardare i sistemi a verde esistenti e il loro rapporto con il costruito. 3.a.5. Tutelare il tracciato dei viali alberati di Circonvallazione. 3b.1. -assicurare il mantenimento delle aree dotate di vegetazione quali piazze, giardini pubblici e privati, aiuole e</p>	<p style="text-align: center;">2 – Opere a verde e irrigazione</p>	<p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti</p> <p>Il tracciato della Tramvia corre per buona parte all'interno del tessuto urbano consolidato e, pertanto, si rende necessario rendere compatibile la trasformazione urbana conseguente con la salvaguardia del sistema vegetazionale tramite il</p>

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
	<p>siepi lungo il margine della carreggiata stradale, conservandone i caratteri tradizionali, la consistenza e la qualità urbana; -tutelare lo stato fitosanitario delle piante costituenti i filari alberati e provvedere all'eventuale reimpianto di quelle malate... 3.c.1. Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che: -siano conservati e riqualificati gli spazi e le aree libere e quelle a verde a margine dei viali o intercluse nel tessuto storico, mantenendone i caratteri e le qualità distintive (arredi, corredi vegetazionali, pavimentazioni, percorsi); -i filari alberati siano mantenuti nella loro consistenza e disposizione attuale... 2- Struttura antropica Collina 3.a.6. Garantire che gli interventi di trasformazione</p>		<p>mantenimento del maggior numero possibile delle alberature esistenti e il reimpianto di nuovi esemplari in sostituzione di quelli che necessariamente devono essere abbattuti per permettere la realizzazione della nuova infrastruttura. Il totale delle alberature esistenti direttamente od indirettamente interessate dalla realizzazione della linea tranviaria è di n. 1.513 individui. Il bilancio arboreo tra abbattimenti e nuovi impianti è di <u>n. 58 alberi di nuovo impianto in più rispetto alla situazione esistente</u> (402 abbattimenti e 460 nuovi impianti) e il mantenimento di n. 1.111 alberi, con <u>un saldo complessivo del patrimonio arboreo lungo la Linea 3.2.2 di n. 1.571 alberi, garantendo in tal modo gli interventi di compensazione necessari.</u> Inoltre il sistema del verde si integra e si completa con altre opere a verde (superfici in mq) con tappezzanti nelle aree di fermata 1.859,</p>		<p>urbanistica e edilizia non compromettano gli elementi strutturanti il paesaggio, concorrano alla qualificazione del sistema insediativo, assicurino qualità architettonica e rappresentino progetti di integrazione paesaggistica. 3- Struttura antropica Arno 3.a.4. Salvaguardare i sistemi di verde urbano esistenti e il loro rapporto con il fiume e il costruito 3.c.1. Sono ammessi interventi di trasformazione del patrimonio edilizio del centro storico e dell'intorno territoriale, ovvero ambito di pertinenza paesaggistica, ad esso adiacente, a condizione che: -in presenza di parchi, di giardini storici o di sistemazioni delle pertinenze originarie o comunque storicizzate, siano mantenuti i percorsi interni, i dei viali di accesso e gli assi visivi,</p>		<p>tappezzanti nei parcheggi 2.125, armamento permeabile verde su tratti della sede tranviaria 7.336, tetti verdi 2.220 (deposito)+ 48 (parcheggio), siepi 220 e arbusti 804. Ovviamente questi dati d'insieme si differenziano tratto per tratto, a seconda delle situazioni esistenti e delle previsioni di progetto e dovranno essere soggetti a verifica in fase esecutiva e di cantierizzazione. Per la manutenzione delle opere a verde si rimanda al <u>Piano di Manutenzione</u> da redigere in fase di progetto esecutivo. Per il <u>sistema di irrigazione</u>, vista la presenza di numerose alberature esistenti, si prevede una irrigazione localizzata con efficienti tubazioni a subirrigazione per le alberature di nuovo impianto che spesso sono localizzate anche isolate in aree nelle quali vi sono già altri alberi adulti. Questo sistema di</p>

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
<p>sia nel loro andamento che nel trattamento delle finiture, dei manufatti presenti e degli elementi di dettaglio</p>			<p>subirrigazione garantisce un risparmio idrico per una maggiore efficienza nella distribuzione di acqua agli apparati radicali, evita una dispersione di acqua per evapotraspirazione e garantisce contro fenomeni di vandalismo. Per arbusti, siepi e tappezzanti-erbacee e per armamento permeabile e tetti verdi si prevede un sistema di irrigazione a goccia superficiale. Allo stato attuale, mancando indicazioni circa la possibilità di approvvigionamento idrico da pozzi, si prevede di soddisfare il fabbisogno idrico tramite allaccio all'utenza idrica predisposta nelle varie aree verdi a partire dalla rete pubblica. Da verificare in fase di progetto esecutivo.</p> <p>Si rimanda per approfondimenti agli elaborati "Opere a Verde" FL322 PD OAV</p>	<p style="text-align: center;">c-Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico</p>	<p>1 - Struttura antropica Viali 3.c.1.Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che: -siano conservati gli aspetti esteriori, utilizzando soluzioni formali, materiali e cromie compatibili e coerenti e mantenendo l'unitarietà delle aree libere; inoltre siano preservate le opere complementari (....., opere di regimentazione delle acque,); 2- Struttura antropica Collina 3.c.13. Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che: -siano mitigati gli effetti di frattura indotti dagli interventi infrastrutturali, sul paesaggio; 3- Struttura antropica Arno 3.c.12.Gli interventi incidenti sull'assetto idrogeologico che comportano</p>	<p style="text-align: center;">3 – Armamento, pavimentazioni e drenaggi superficiali</p>	<p style="text-align: center;">I - indifferenti</p> <p>Le opere idrauliche per lo smaltimento delle acque meteoriche a servizio della nuova tranvia riguardano: 1. Un sistema di accumulo con sollevamento delle acque meteoriche incidenti sul piano stradale in corrispondenza del futuro sottopasso tramviario delle Cure; 2. Un sistema di raccolta delle acque meteoriche incidenti sulle nuove e/o esistenti aree impermeabilizzate (piste ciclabili, marciapiedi, strade, asse tranviario) con conferimento delle acque raccolte verso fognatura esistente; 3. Un sistema di accumulo con successivo scarico in fognatura o con successiva dispersione naturale nel terreno, previo trattamento di prima pioggia, delle acque meteoriche incidenti sulle aree di nuova impermeabilizzazione che si</p>

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p>Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p>Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
	<p>trasformazioni dei suolisono ammessi a condizione che: -sia garantita la continuità della rete di infrastrutturazione ecologica a valenza paesaggistica.... -garantiscano l'assetto idrogeologico e la salvaguardia delle opere di sistemazione idraulico agraria di particolare interesse storico e/o paesaggistico riconosciute e si inseriscano nel contesto paesaggistico ... secondo principi di coerenza (forma, proporzioni e orientamento).</p>		<p>sviluppano lungo il tracciato tranviario.</p> <p>In relazione alle intersezioni con il Torrente Africo e con il Torrente Mensola, per il primo (tombato) non sussiste alcun problema di interferenza reale tra opera in progetto e reticolo idrografico, per il secondo, comunque interessato dai lavori per i due ponti di scavalco, si rinvia alla "Relazione determinazione franco idraulico di sicurezza attraversamento Mensola".</p> <p>Per il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma, le acque meteoriche incidenti sulla sede tranviaria-armamento vengono captate da canalette con griglia e collegate al sistema fognario unitamente a quelle provenienti dalle sedi stradali, ciclabili e pedonali.</p> <p>Questo sistema varia nelle aree ad armamento verde, in quelle con pavimentazioni drenanti nei parcheggi e in</p>				<p>alcune aree pedonali per le quali si prevede una regimazione delle acque superficiali sia con pavimentazioni totalmente o in parte drenanti, che con il raccordo ai sistemi di smaltimento esistenti tramite le opportune pendenze .</p> <p>Tutte le aree verdi contribuiscono ad una regimazione naturale delle acque superficiali.</p> <p>Il sistema di smaltimento delle acque e di drenaggio e le relative modifiche al sistema esistente <u>non hanno incidenza sull'assetto paesistico, né sulla funzionalità idraulica</u> sia complessiva che dei due corsi d'acqua interferenti, l'Africo e il Mensola.</p> <p>Si rimanda per approfondimenti agli elaborati "Idraulica di piattaforma" FL322 PD IDR</p>

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
<p style="text-align: center;">d-Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico</p> <p style="text-align: center;">(eliminazione di elementi e di relazioni visive, storico-culturali, simboliche riferibili al contesto paesaggistico e l'area)</p>	<p>1 – Elementi della percezione Viali 4.a.1. Conservare l'integrità percettiva degli edifici e delle emergenze architettoniche di valore storico e monumentale e gli spazi aperti costituiti da piazze, giardini pubblici e privati, che connota l'identità storica del disegno ottocentesco della città. 4.b.2. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a: -salvaguardare le visuali di valore percettivo e panoramico che si aprono verso le emergenze storiche e architettoniche di alto valore iconografico e verso la vegetazione di corredo percepita nel suo stretto rapporto con gli edifici;..... -assicurare il mantenimento delle relazioni spaziali, figurali e percettive, tra le molteplici componenti insediative dei contesti paesaggistici;....</p>	<p style="text-align: center;">2 – Opere a verde e irrigazione</p> <p style="text-align: center;">4 – Percorribilità pedonale e ciclabile</p> <p style="text-align: center;">5 – Viabilità e Parcheggi</p> <p style="text-align: center;">6 – Architetture e Arredi</p> <p style="text-align: center;">7– Impianti</p>	<p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti</p> <p>L'aspetto percettivo urbano e dei contesti attraversati dalla Tramvia cambia, ma non uniformemente a seconda dei tratti interessati e delle loro rispettive valenze urbane e paesaggistiche. La Tramvia costituisce cambiamento e rinnovamento urbano, sia per la mobilità meccanizzata di uso pubblico che per quella pedonale e ciclabile che, in molti casi, diventano unitari e complementari. La percezione dei contesti attraversati cambia, ma evolvendosi verso aspetti urbani di qualità dovuti alla riduzione del volume di traffico su gomma, al miglioramento della permeabilità degli spazi aperti collettivi, ai nuovi apparati architettonici minori a servizio della nuova infrastruttura, al sistema del</p>	<p style="text-align: center;">2–Elementi della</p>	<p>-prevedere adeguate opere di integrazione paesaggistica e mitigazione per i parcheggi pubblici e privati;..... -assicurare il decoro di tutti gli spazi esterni. 4.c.1. Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che: -le nuove aree di sosta e parcheggio, elaborate sulla base di progetti di integrazione paesaggistica, non compromettano l'integrità della percezione visiva da e verso la città storica e le emergenze, garantendo il mantenimento di ampie superfici permeabili; 4.c.2. Sono da escludere: -la rimozione di tutte le sistemazioni di varia natura di matrice storica rilevante, compresi i manufatti di corredo, quali elementi fondamentali di caratterizzazione degli assetti paesaggistici.</p>	<p>verde rinnovato. La proposta progettuale prevede che: 1- I lavori e le opere realizzati "all'esterno" dei sei immobili notificati (Chiesa della Beata Vergine del Buon Consiglio, Ex Cappella, viale Don Minzoni, Chiesa dei Sette Santi Fondatori, Stadio Comunale Artemio Franchi, Villa il Gignoro, Ex Ospedale psichiatrico di San Salvi) non alterino la consistenza degli immobili nel loro complessivo perimetro e nella loro percezione rispetto allo stato attuale; 2- Il <u>bilancio arboreo</u> tra abbattimenti e nuovi impianti sia di n. 58 alberi di nuovo impianto in più rispetto alla situazione esistente (402 abbattimenti e 460 nuovi impianti) con il mantenimento di n. 1.111 alberi, e un saldo complessivo del patrimonio arboreo lungo la Linea 3.2.2 di n. 1.571 alberi, garantendo in tal modo gli interventi di compensazione necessari; 3- La <u>percorribilità pedonale</u></p>	<p style="text-align: center;">2–Elementi della</p>

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
	<p>percezione Collina 4.c.1. Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che non interferiscano negativamente con le visuali panoramiche, limitandole o occludendole e sovrapponendosi in modo incongruo con gli elementi significativi del paesaggio. 3- Elementi della percezione Arno 4.a.1. Salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono da e verso la città storica e l'Arno, 4.a.2. Conservare l'integrità percettiva, la riconoscibilità e la leggibilità delle emergenze storiche, architettoniche e naturali. 4.b.2. Definire strategie, misure, regole e discipline volte a: -salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono dai punti di belvedere accessibili al</p>		<p>ciclabile sia garantita lungo tutto il percorso della nuova linea tranviaria con i marciapiedi caratterizzati da pavimentazioni in pietra, ma per lo più in asfalto con relativi cordoli, mentre le piste ciclabili (e i percorsi ciclo-pedonali promiscui) sono in conglomerato bituminoso colorato con aggregati colore rosso e aggiunta di ossido di ferro e le aree verdi contermini sono delimitate da cordoli in pietra, in cls o in corten; 4- La <u>percorribilità carrabile</u> e la <u>possibilità di parcheggio</u> siano garantiti lungo tutto il percorso della nuova linea tranviaria replicando per la sede stradale e gli stalli dei parcheggi auto la esistente pavimentazione in conglomerato bituminoso, salvo che nel parcheggi di Rovezzano con pavimentazione drenante; 5- La scelta delle <u>architetture</u> e degli <u>arredi</u> sia indirizzata verso proposizioni di qualità architettonica afferibili a: -le nuove pensiline e arredi</p>		<p>pubblico;... -garantire il permanere di tutti i punti di vista o di belvedere evitando la realizzazione di qualsiasi barriera visiva che limiti la percezione delle bellezze panoramiche da essi godute;... -assicurare il mantenimento delle relazioni spaziali, figurali e percettive, tra le molteplici componenti insediative dei contesti paesaggistici; -prevedere adeguate opere di integrazione paesaggistica e mitigazione per i parcheggi pubblici e privati; -assicurare il decoro di tutti gli spazi esterni. 4.c.1. Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che non interferiscano negativamente con le visuali panoramiche, limitandole o occludendole e sovrapponendosi in modo incongruo con gli elementi</p>		<p>per 14 delle 15 fermate (una non è dotata di pensilina); -le sistemazioni urbane di Largo Gennarelli con la relativa velostazione e quelle per il Giardino Fortunato calvi; -l'ampliamento del Deposito a suo tempo già approvato dagli organi competenti e dalla Soprintendenza; -le soluzioni architettoniche per le sottostazioni elettriche, le antenne radio e la catenaria; 6- La <u>sede tramviaria</u> costituisca di per sé elemento di valorizzazione del contesto e sia pavimentata con materiali differenziati, ovvero in pietra forte, con binderi di porfido, con autobloccanti oppure con armamento verde con vegetazione a sedum, a seconda del contesto nel quale è collocata e che sia sempre delimitata lateralmente da due "fasce" in rilievo che ne permettano l'immediata individuazione rispetto alla pavimentazione stradale, anche per ragioni di</p>

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
	<p>e le relazioni visive significative del paesaggio.</p>		<p>sicurezza.</p> <p>Tutte le previsioni progettuali sopradescritte, pur nel cambiamento percettivo, non alterano gli elementi e le relazioni visive esistenti e costituiscono comunque <u>interventi di compensazione</u> atti a ridurre l'impatto dell'intervento nel suo complesso.</p>		<p>verde a margine dei viali o intercluse nel tessuto storico, mantenendone i caratteri e le qualità distintive (arredi, corredi vegetazionali, pavimentazioni, percorsi); -i filari alberati siano mantenuti nella loro consistenza e disposizione attuale (al momento dell'entrata in vigore delle presenti norme); -siano conservati gli aspetti esteriori, utilizzando soluzioni formali, materiali e cromie compatibili e coerenti e mantenendo l'unitarietà delle aree libere; inoltre siano preservate le opere complementari..... -l'installazione di nuovi impianti, l'adeguamento e/o rifacimento di quelli preesistenti siano previsti secondo soluzioni di adeguata qualità progettuale, con l'adozione di soluzioni tecnologiche compatibili con i valori</p>		<p>storiche, il progetto prevede il mantenimento dei due filari, l'assetto viario principale e i percorsi pedonali e ciclabili secondo lo schema attuale. Le rampe di discesa-salita del sottoattraversamento sono affiancate da muretti di protezione stradale ai lati sono mantenute le corsie stradali su entrambi i lati anche per permettere l'accesso agli stalli di sosta in linea o a spina di pesce. Anche su viale dei Mille la sede del tram ha doppio binario ed è posizionata al centro della carreggiata con corsie su entrambi i lati. L'inserimento della tranvia a centro strada, tuttavia, comporterà la diminuzione della carreggiata e conseguentemente il riassetto dello schema di sosta, con trasformazione dei parcheggi da ortogonali a sosta a lisca di pesce e/o in linea. Le aiuole per le alberature saranno quindi realizzate assecondando il nuovo assetto dei parcheggi mantenendo il maggior</p>
<p style="text-align: center;">e - Modificazioni dell'assetto insediativo-storico</p> <p style="text-align: center;">(inserimento in un sistema paesaggistico di elementi estranei ed incongrui ai caratteri peculiari, compositivi, percettivi o simbolici in un insediamento storico)</p>	<p>1 - Struttura antropica Viali 3.c.1.Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che: -siano garantiti la coerenza con l'assetto morfologico urbano di impianto storico, il mantenimento dei caratteri tipologici e architettonici di impianto storico degli edifici, delle strade e delle piazze compresi nell'area soggetta al vincolo;... -siano conservati e riqualificati gli spazi e le aree libere e quelle a</p>	<p style="text-align: center;">2 – Opere a verde e irrigazione</p> <p style="text-align: center;">4 – Percorribilità pedonale e ciclabile</p> <p style="text-align: center;">5 – Viabilità e Parcheggi</p> <p style="text-align: center;">6 – Architetture e Arredi</p> <p style="text-align: center;">7– Impianti</p>	<p style="text-align: center;">C - coerenti</p> <p>Sostanzialmente tutti e quattro i tratti considerati sono riferibili a insediamenti storici di diversa origine temporale, anche se il tratto di Viale dei Mille e tutta l'area del Campo di Marte non sono soggetti a Vincolo Paesaggistico.</p> <p>Nel <u>Tratto 1-Don Minzioni, Cure, Mille</u>, in coerenza con l'assetto insediativo-storico, per mantenere l'integrità percettiva, la riconoscibilità e la leggibilità delle emergenze</p>				

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
	<p>paesaggistici,;..... 3.c.2. Su parchi e i giardini storici o che contribuiscono al valore identitario di insieme del percorso dei viali sono consentiti i soli interventi volti alla tutela e alla conservazione dei caratteri storici e morfologici di impianto, al mantenimento dei percorsi interni sia nel loro andamento che nel trattamento del sottofondo, dei manufatti presenti e del sistema del verde: vegetazione arborea ed arbustiva, aiuole, giardini. 3.c.3. Non sono ammesse modifiche delle destinazioni d'uso dei giardini e delle zone a verde pubblico e privato adiacenti ai viali. 3.c.4. I dispositivi per la regolazione e la direzionalizzazione del traffico veicolare – quali ad esempio spartitraffico e separatori di corsia - devono avere carattere</p>		<p>spazio possibile per le alberature esistenti e quelle di nuovo impianto.</p> <p>Nel <u>Tratto 2 - Mille, Campo di Marte</u> in coerenza con l'assetto insediativo-storico, per mantenere l'integrità percettiva, la riconoscibilità e la leggibilità delle emergenze storiche, il progetto prevede un tracciato che si muove con un semianello intorno all'area dello stadio-impianti sportivi, interessando il tratto sud-ovest di viale Fanti, viale Malta e nuovamente viale Fanti in tutto lo sviluppo Est. Vista la prossimità alle alberature esistenti che si ha in tutto il perimetro dell'area di Campo di Marte è stata studiata una sezione tranviaria speciale, leggermente sopraelevata rispetto al piano stradale, che permette di limitare lo scavo alla profondità occupata dal pacchetto stradale attuale, al fine di ridurre il più possibile l'interferenza con l'apparato radicale e mantenere il</p>		<p>stabile e non provvisorio. Si considerano elementi quali i cosiddetti "new jersey" come altamente in contrasto con i valori paesaggistici da salvaguardare. 3.c.5.....Eventuali nuove aree di sosta e parcheggio lungo il tracciato dei viali non compromettano lo stretto rapporto fra la vegetazione e gli edifici e non comportino l'aumento di superficie impermeabile. 3.c.6. Sono ammessi interventi di mantenimento e potenziamento dei percorsi pedonali e ciclabili. 2- Struttura antropica Collina 3.c.13. Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che: -siano mantenuti i caratteri connotativi della trama viaria storica, e i manufatti che</p>		<p>maggior numero di alberi possibile. L'intervento su Largo Gennarelli si completa con la risistemazione dei marciapiedi e delle corsie stradali.</p> <p>Nel <u>Tratto 3 – Mamiani, Duse, Verga</u> in coerenza con l'assetto insediativo-storico, per mantenere l'integrità percettiva, la riconoscibilità e la leggibilità delle emergenze storiche, il progetto prevede la sede tranviaria che racchiude tra i due binari un filare alberato. Su viale Mamiani, saranno mantenute le alberature esistenti, sui tratti successivi le alberature saranno di nuovo impianto. La sezione del tracciato prevede due corsie e parcheggi in linea su entrambi i lati della tranvia con ampi marciapiedi su entrambi i lati, con una pista ciclabile sul lato sud.</p> <p>Nel <u>Tratto 4 – Gignoro, Vitelli, Chimera, Rovezzano</u> , caratterizzato da una struttura urbana meno</p>

COMUNE DI FIRENZE
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DI LINEA 3.2.2 TRATTA PIAZZA DELLA LIBERTA' - ROVEZZANO
Studio storico-paesaggistico sul sistema delle alberature - Area Campo di Marte

<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni e Alterazioni DPCM 12/12/2005</p>	<p>Sezione 4 di Scheda 6 "Firenze-Prato-Pistoia" Vincolo Paesaggistico 1 VIALI - D.M. 25-05-1955 Viali di Circonvallazione 2 COLLINA D.M. 05/11/1951 Fiesole e Firenze 3 ARNO - D.M. 31-08-1953 Sponde Nord e Sud Punto a –Obiettivi Punto b – Direttive Punto c – Prescrizioni</p>	<p style="text-align: center;">Opere ed interventi principali</p> <p style="text-align: center;">Progetto Definitivo Linea Tramvia 3.2.2</p>	<p style="text-align: center;">Verifica di Compatibilità Paesaggistica Tratto 1 don minzoni, cure, mille Tratto 2 mille, campo marte Tratto 3 mamiani, duse, verga Tratto 4 gignoro, vitelli, chimera, rovezzano</p> <p style="text-align: center;">CC - compatibili e concorrenti C - coerenti I - indifferenti NC - non compatibili</p>
	<p>costituiscono valore storico-culturale; -sia garantita qualità insediativa attraverso un'articolazione equilibrata tra spazi aperti e costruito con particolare riferimento alla qualità progettuale degli spazi di fruizione collettiva; -le nuove aree di sosta e parcheggio, elaborate sulla base di progetti di integrazione paesaggistica.... 3- Struttura antropica Arno 3.a.10. Conservare e valorizzare i percorsi della viabilità storica, quali elementi di connessione tra città storica, beni culturali e territorio aperto. 3.a.11. Garantire la fruibilità pedonale e ciclabile. 3.c.1. Sono ammessi interventi di trasformazione del patrimonio edilizio del centro storico e dell'intorno territoriale, ovvero ambito di</p>		<p>densa, in coerenza con l'assetto insediativo-storico della collina, per mantenere l'integrità percettiva, la riconoscibilità e la leggibilità delle emergenze storiche, il progetto prevede un posizionamento della sede della tramvia non costante a causa delle variegate sezioni stradali attuali intercettate, ma che lascia aperte le visuali verso la collina e le aree aperte limitrofe, soprattutto nella parte conclusiva verso Rovezzano. Anche in questo tratto in continuità con il precedente tratto abbiamo corsie carrabili, percorsi pedonali e ciclabili. Il Capolinea e il Parcheggio di Rovezzano, come già accennato, costituiscono un cambiamento importante, ma di miglioramento del contesto, grazie anche alle numerose alberature di nuovo impianto. Tutte le previsioni progettuali sopradescritte, pur nel cambiamento percettivo e</p>		<p>pertinenza paesaggistica, ad esso adiacente, a condizione che: -le nuove aree di sosta e parcheggio non compromettano l'integrità della percezione visiva da e verso il centro storico ed il fiume. 3.c.2. Non sono ammessi: -gli interventi di trasformazione, compresi i muri di recinzione o altre barriere visive, tali da occludere i varchi visuali verso le emergenze valoriali riconosciute dalla scheda di vincolo;</p>		<p>compositivo, non costituiscono inserimento di elementi incongrui e costituiscono comunque <u>interventi di compensazione</u> atti a ridurre l'impatto dell'intervento nel suo complesso.</p>