

### Capolinea di Bagno a Ripoli

Il nuovo capolinea insiste sulle particelle catastali 902 e 948 del foglio 14 del Comune di Bagno a Ripoli. Attualmente l'area è sistemata a prato e sono presenti delle alberature da poco messe a dimora e una piccola area appena sistemata a parcheggio sul bordo di Via Parcheggio Granacci.

L'area confina oltre a Via Granacci anche con via Don Lorenzo Perosi ed è delimitata a nord est da una lottizzazione di villette con giardino piuttosto recente. Tra questa e il lotto di intervento è presente un percorso pedonale delimitato anche da un muro porticato che verrà salvaguardato per preservare la privacy della lottizzazione.

L'impianto è composto due banchine che serviranno tre fermate: le due banchine saranno coperte da pensiline raccordate ad un fabbricato che condenserà una serie di funzioni.

Il complesso oltre alle canoniche funzioni di attesa, informazione e fornitura di biglietti prevede anche un piccolo bar, un locale soggiorno per il personale della tramvia, un blocco bagni pubblici diviso per sessi e un locale a disposizione della polizia municipale.

Intorno al complesso sarà ampliato il parcheggio già esistente e verranno sistemate alcune fermate degli autobus per favorire lo scambio tra le due tipologie di mezzi pubblici.

Inoltre il complesso sarà collegato al parcheggio scambiatore previsto nel quale sono presenti 374 posti auto.

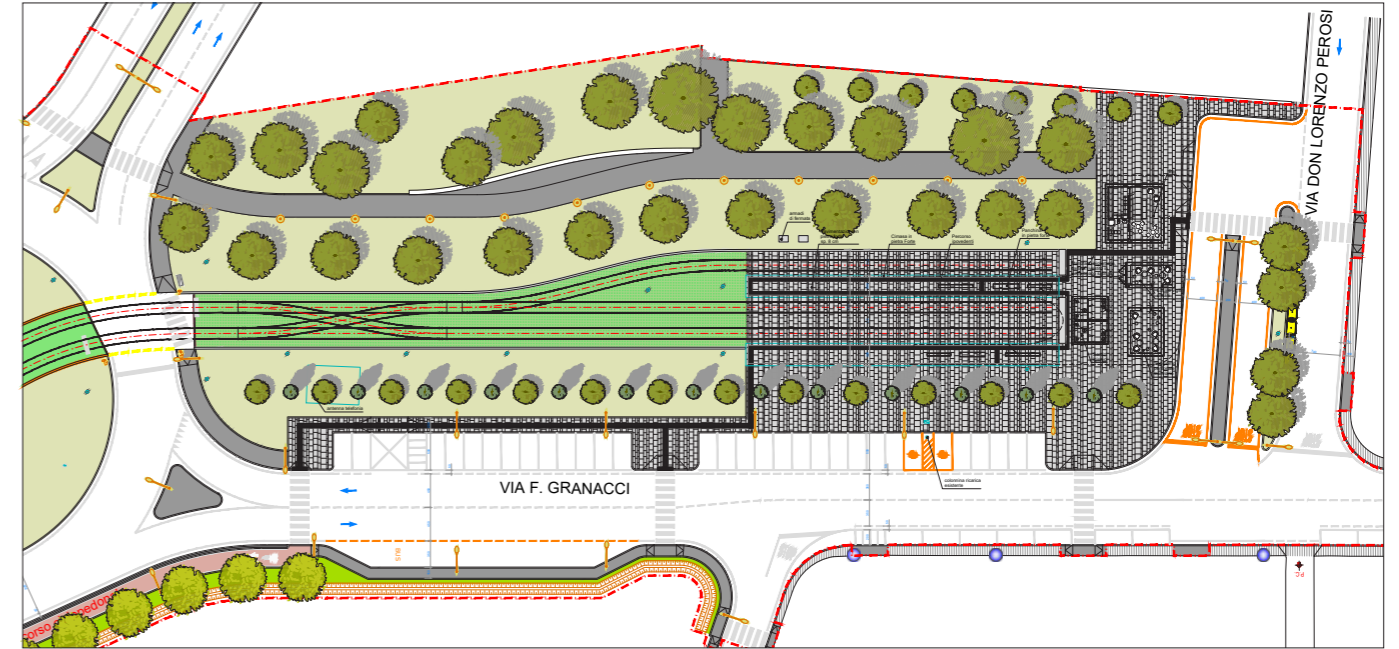
A completamento è prevista anche la sistemazione dell'area a verde in modo da trasformare il capolinea in un luogo di sosta comodo e piacevole che possa incentivare l'utilizzo del bar anche ad avventori non direttamente collegati con la tramvia. Per questo motivo il parchetto compreso tra la linea tramviaria, le case esistenti e l'edificio del capolinea sarà recintato con una recinzione a maglia sciolta e dotato di cancelletti in acciaio verniciato dotati di serratura.

All'interno di tale area sarà realizzato un passaggio pedonale che prevede un'ampia seduta lineare e sinuosa.

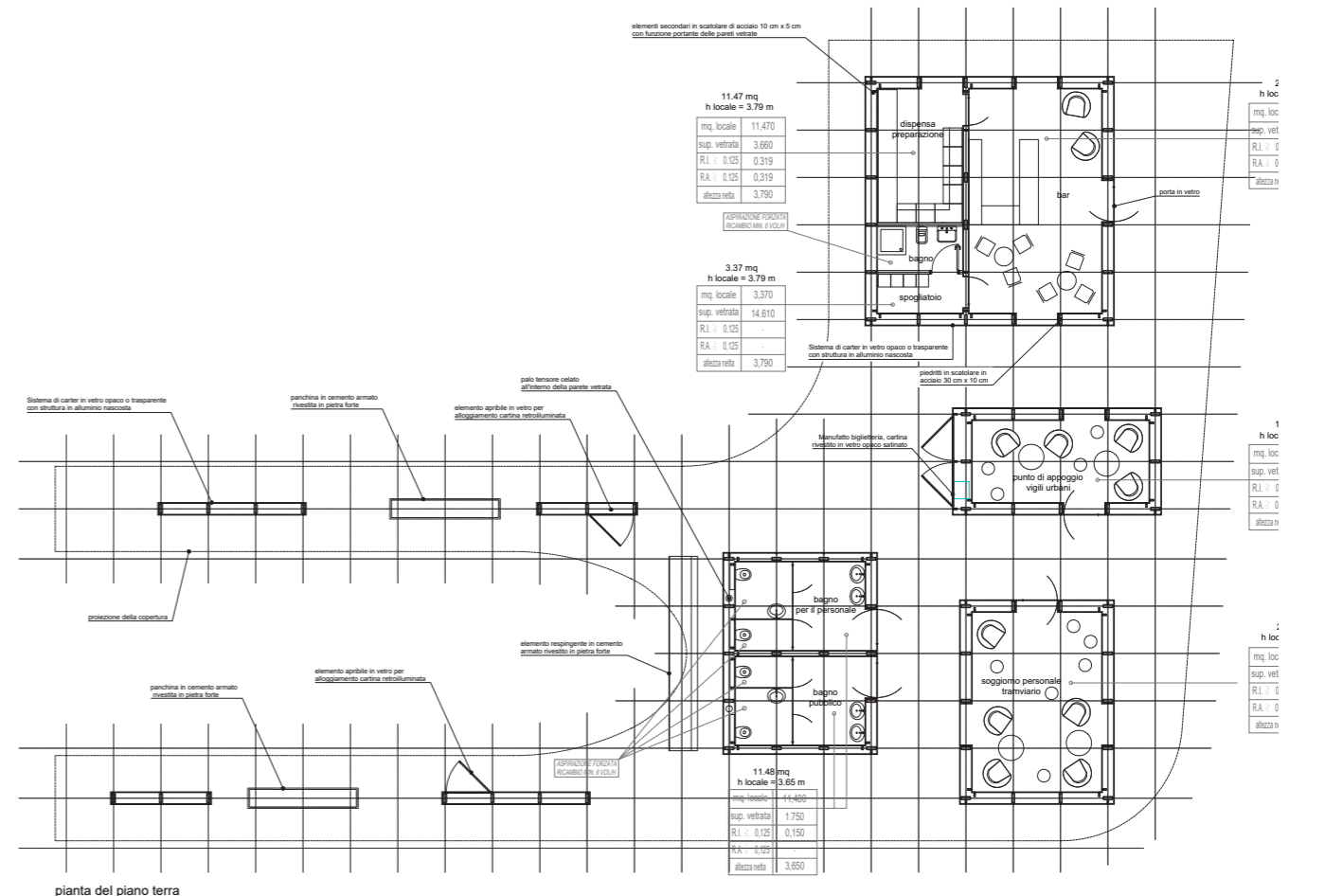
L'edificio sarà completamente realizzato in carpenteria metallica e rivestimento in vetro semitrasparente.

Il tema sarà quello della leggerezza e della trasparenza, per questo motivo tutti i pilastri verranno celati all'interno di pareti vetrate, anche quelli che sostengono le pensiline e le coperture saranno più sottili possibili.

Si prevede di avere un bordo della copertura di circa 12 cm. La copertura stessa avrà una leggera



Il capolinea di Bagno a Ripoli: Planimetria generale



Il capolinea di Bagno a Ripoli: Pianta di dettaglio

pendenza verso l'interno di circa il 7% in modo da non poter essere intravista se non da molto lontano (per scoprire che la copertura non è completamente piana ci dobbiamo allontanare di circa 40 metri. Le coperture saranno realizzate in pannello sandwich metallico mentre l'intradosso sarà sempre metallico ma trattato con una finitura più materica e granulosa che restituisca una sensazione di un materiale più pesante come l'intonaco o il cemento armato in opposizione con la leggerezza e la trasparenza dei piedritti e delle strutture portanti verticali.

I materiali che costituiscono le pavimentazioni esterne e i cordoli saranno sempre in pietra forte come tutte le altre stazioni della linea.

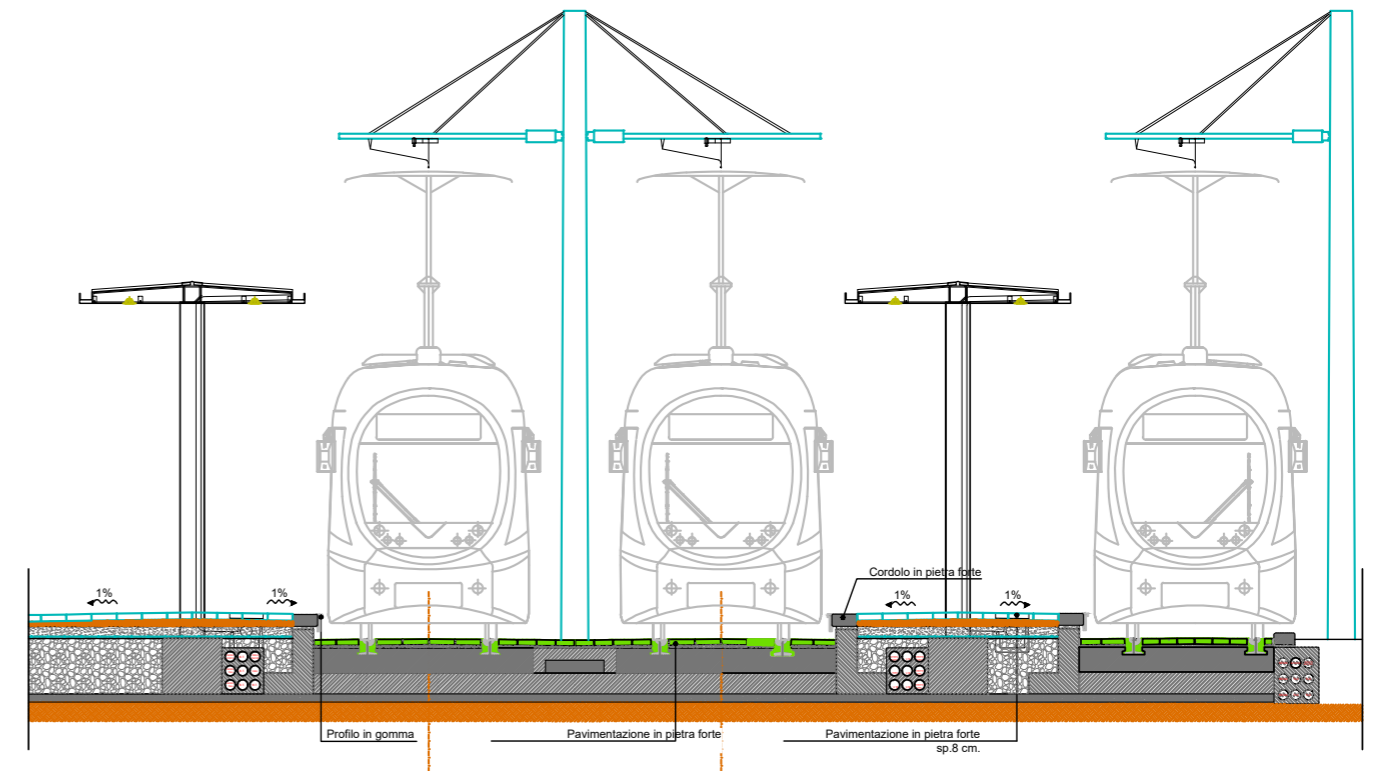
Le pavimentazioni interne saranno la prosecuzione di quelle esterne tranne che per i servizi igienici e le aree di preparazione del bar per le quali si propone un gres porcellanato con le medesime caratteristiche estetiche ma con caratteristiche tecniche più aderenti alle funzioni.

Dal punto di vista dimensionale la pensilina copre circa 472 mq di cui 148 mq saranno dei veri e propri volumi chiusi alti circa 3.80 m per un volume totale di 562.4 mq.

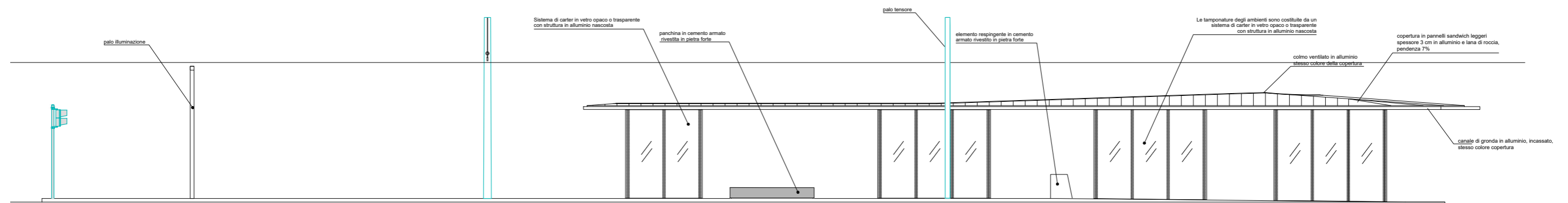
La superficie totale pavimentata sarà di 1976 mq, l'area a verde sarà di 3468 mq, mentre l'area destinata a sede tramviaria, che comunque sarà realizzata a prato avrà una estensione di circa 649 mq.

Per quanto riguarda i parcheggi si prevede una integrazione di quelli già esistenti fino ad arrivare a 33 posti auto. Si prevede lo stazionamento di 4 autobus su via Perosi, di fronte alla fermata del tram e di altri due autobus (extraurbani) su via Granacci, di fianco alla fermata.

Rispetto alla prima versione del progetto è stata aggiunta una strada di accesso ai mezzi soccorso, collegata alla strada di servizio dell'area residenziale adiacente compresa fra via Don Lorenzo Perosi e via Pian di Ripoli.



Il capolinea di Bagno a Ripoli: Sezione trasversale di dettaglio



Il capolinea di Bagno a Ripoli: Sezione longitudinale di dettaglio



*Il capolinea di Bagno a Ripoli: Stato Attuale*



*Il capolinea di Bagno a Ripoli: Stato Attuale*



*Il capolinea di Bagno a Ripoli: vista interna*



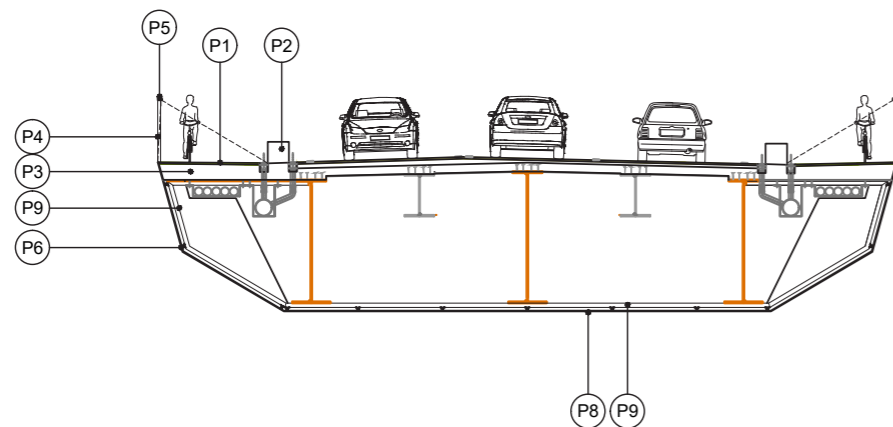
*Il capolinea di Bagno a Ripoli: vista esterna sul lato strada dell' area di interscambio fra i bus urbani del Comune di Bagno a Ripoli (4 navette) e il capolinea della tramvia*

## Il nuovo Ponte sull'Arno (ponte di Bellariva)

Il nuovo ponte sull'Arno prende il nome di Ponte di Bellariva. Collegherà la riva Nord del fiume fra Lungarno Colombo e Lungarno Aldo Moro con la riva sud di Via Villamagna, congiungendo Via Marco Minghetti con Via Lapo da Castiglionchio e Piazza Gualfredotto da Milano.

Il ponte ha una pila e due campate con una sezione trasversale larga 17.45 m ed una lunghezza complessiva di circa 180 m, con luci parziali fra gli appoggi di circa 100 e 80 m. La prima campata è la più lunga e va dalla sponda nord del fiume sul lato del Parco di Bellariva al pilone sull'Arno posto a pochi metri dalla riva sud. La pila sull'acqua è orientata sulla direzione del flusso del fiume. Questa è disassata rispetto alla direzione trasversale del ponte di circa 24°. La seconda campata di 79 m è posta in corrispondenza del parco fluviale dell'Albereta sulla riva sud del fiume. Il ponte lo oltrepassa con un arco che ha un'altezza all'intradosso di circa 7 m, lasciando completamente libero il passaggio e garantendo oltre alla fruibilità anche la continuità spaziale del parco.

Il nuovo ponte è composto da piloni in cemento armato gettato in opera. La struttura dell'impalcato è costituito da travi in acciaio e soletta dell'impalcato in CA con cassero in acciaio. I fianchi sono rivestiti da pannelli di GRC (Glass fiber Reinforced Concrete ovvero Cemento Fibro-rinforzato). Le balaustre sono in acciaio verniciato di colore grigio, costituite da montanti verticali in tubolari squadrati di passo 10 cm e altezza di 150 cm, come prescritto dall' art. 9 del D.M. 557 del 30/11/1999; il corrimano continuo avrà sezione rettangolare di 10 cm x 5 cm di altezza.



Sezione trasversale del nuovo ponte

Al di sotto dell'impalcato su entrambe le sponde è presente una carreggiata di 5 m di altezza (maggiore dei 5 m prescritti dal Genio Civile) per 4,5 m di larghezza, in modo da garantire il passaggio dei mezzi di sicurezza e di manutenzione e sorveglianza idraulica. Sul lato nord verrà ripristinato il paramento murario in pietra sotto il piede dio appoggio della prima campata, riqualificando l'attuale sentiero pedonale.

Rispetto alla precedente versione è stata eliminata la rampa di discesa sul lato destro idraulico, ripristinando la conformazione attuale dell'argine, evitando la diminuzione seppur limitata della sezione idraulica del fiume Arno.

L'illuminazione generale sarà molto leggera ed illuminerà le sottocampate; un'illuminazione lineare



Nuovo ponte di Bellariva, Stato attuale, vista verso est dall'argine nord



Nuovo ponte di Bellariva, Stato di progetto, vista verso est dall'argine nord



Sistemazione dell'argine sinistro (sud) in corrispondenza del nuovo ponte: foto dello stato attuale



Sistemazione dell'argine sinistro (sud) in corrispondenza del nuovo ponte: fotosimulazione dello stato di progetto



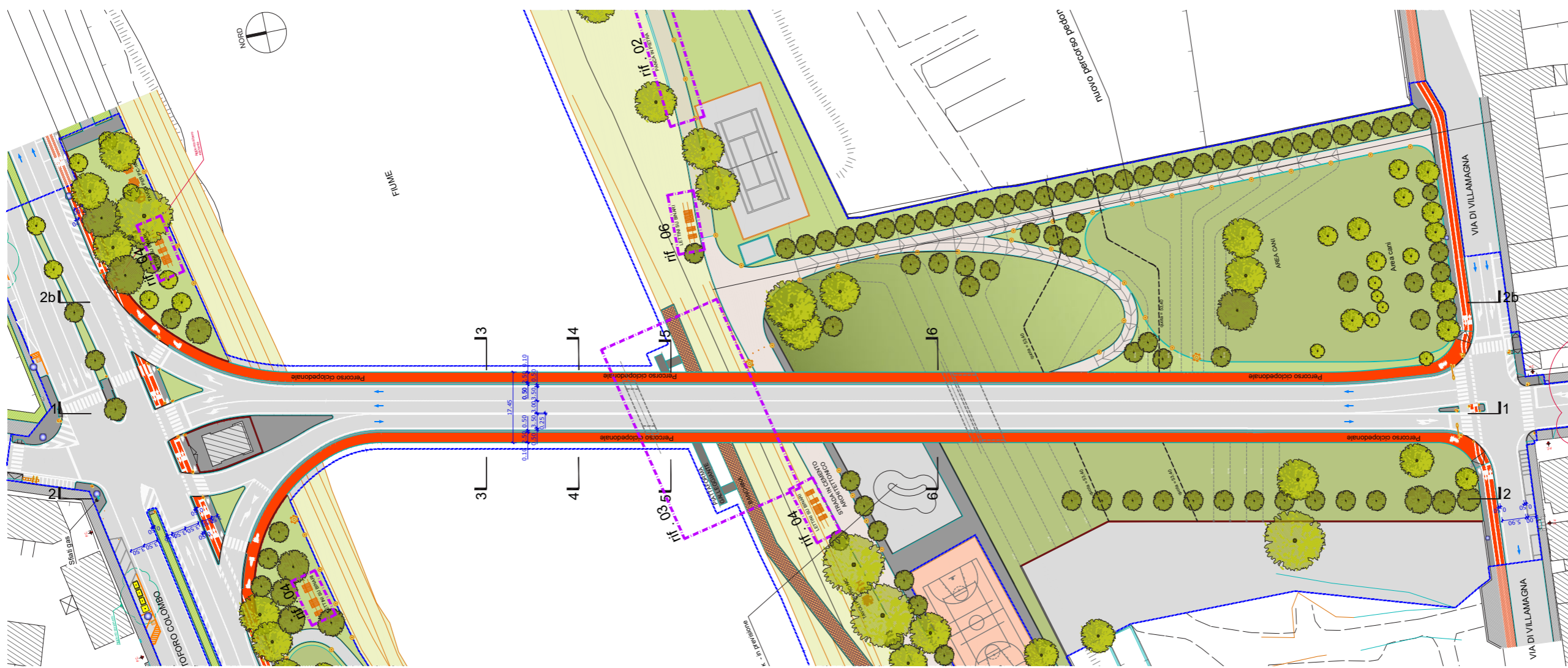
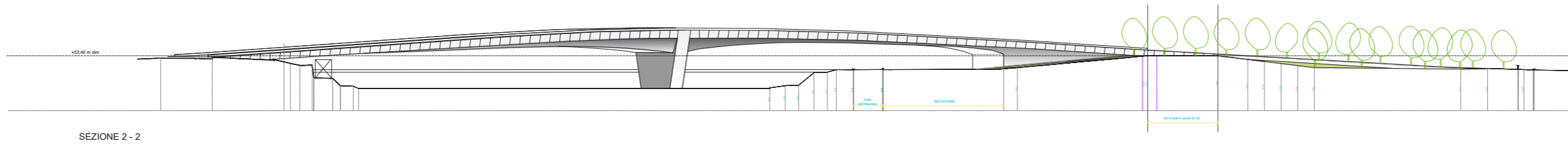
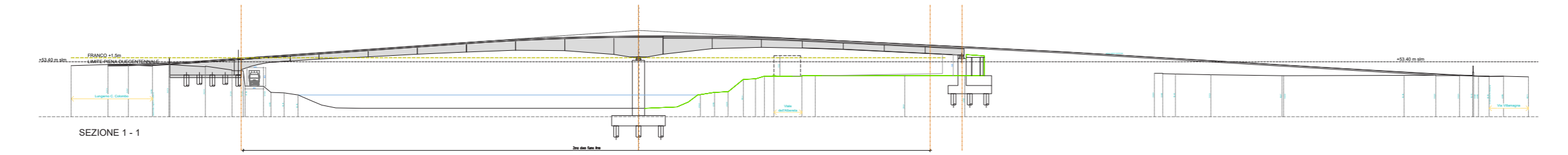
Sistemazione dell'argine destro (nord) in corrispondenza del nuovo ponte: foto dello stato attuale



Sistemazione dell'argine destro (nord) in corrispondenza del nuovo ponte: fotosimulazione dello stato di progetto



La sistemazione degli argini in corrispondenza del nuovo ponte: planimetria generale



Il nuovo Ponte di Bellariva, planimetria generale , prospetto ovest, sezione longitudinale

integrata nelle balaustre illuminerà i marciapiedi laterali del percorso ciclopedonale, infine l'illuminazione stradale sarà costituita da torri faro.

La parte pedonale ciclabile è protetta dall'area carrabile da una banchina in CA dell'altezza di 50 cm, in modo da costituire una protezione alla fuoriuscita delle auto dalla sede stradale e servire da seduta occasionale sul lato pedonale.

Il pilone ha sezione variabile. Esso raccorda l'asse trasversale del ponte con l'asse longitudinale del fiume, ruotato di 24°. La sezione trasversale della campata ha forma trapezoidale, con il lato maggiore in alto. I due marciapiedi laterali sono a sbalzo rispetto alle travi principali longitudinali dell'impalcato.

Essendo le travi a sezione ed altezza variabile ed essendo i fianchi laterali di raccordo fra la base dell'impalcato e l'intradosso del marciapiede, ne consegue che l'inclinazione dei fianchi laterali varia da punto a punto. La sezione stradale è costituita da due marciapiedi laterali pedonali-ciclabili e da tre corsie carrabili, due in direzione nord (verso parco di Bellariva e Lungarno Colombo) ed una in direzione sud (verso il parco dell'Albereta e via di Villamagna).

Il nuovo ponte assorbirà il traffico automobilistico sia in fase di cantiere, durante l'adeguamento del ponte da Verrazzano per l'inserimento della sede tramviaria, sia per sopperire alla riduzione della sezione di traffico del ponte da Verrazzano in fase di esercizio della nuova tramvia.

L'ultima versione del progetto del ponte è stato scelto fra quattro ipotesi proposte.

Il progetto prevedeva per il ponte:

- Una soluzione strutturale, legata alla geometria del luogo ed ai vincoli geometrici, strutturali e normativi che dettano la pendenza del ponte, la sua altezza rispetto al fiume, la posizione della pila, la dimensione della struttura dell'impalcato e della pila.

- Tre soluzioni planimetriche-viabilistiche-funzionali, (A, BC, D) in funzione dei flussi che passano sopra il ponte Giovanni da Verrazzano e dal nuovo eventuale ponte:

1. La soluzione A non prevedeva un nuovo ponte ma l'adeguamento di Ponte da Verrazzano per il passaggio di tutti i flussi: del Tram, dei veicoli, dei pedoni e delle bici.
2. La BC prevedeva il mantenimento del ponte da Verrazzano nella configurazione attuale ed il passaggio del tram e dei percorsi ciclo-pedonali dal nuovo ponte.
3. La soluzione D prevedeva il passaggio del tram e dei flussi pedonali dal ponte Giovanni da

Verrazzano mentre le auto ed i percorsi ciclopedonali passano dal nuovo ponte.

- Sei soluzioni prospettive-formali:

1. Due soluzioni per l'adeguamento eventuale di Ponte Giovanni da Verrazzano previsto dalla soluzione A (ipotesi 1 e 2)
2. Quattro soluzioni per la forma del nuovo Ponte di Bellariva (01, 02, 03, 04).  
(vedi Relazione tecnica Illustrativa e analisi comparata delle soluzioni proposte emessa a supporto delle risposte alle Osservazioni VIA del Marzo 2020)

Le soluzioni sono state valutate comparandole fra di loro rispetto alle prescrizioni contenute nella disciplina del PIT-PPR e nella scheda di vincolo del DM vigente sull'area interessata dalle trasformazioni verificandole puntualmente.

Dalla matrice comparativa risulta sicuramente scartabile la soluzione A ( che altera l'aspetto e la logica funzionale del Ponte da Verrazzano, opera dell'architetto Savioli, eliminando i ballatoi pedonali panoramici sul fiume.

Le soluzioni BC e D risultano invece simili: pur essendo la soluzione BC di minor impatto dimensionale legato alla larghezza della carreggiata dal punto di vista dell'impatto paesaggistico l'impatto visivo risulta pressoché equivalente in quanto la forma del prospetto è la stessa.

La soluzione BC risulta di minore impatto in termini planimetrici anche se non vi sono viste che permettono di apprezzare la differenza fra la soluzione B-C e quella D se non quelle dal ponte stesso e dalle vie di accesso al ponte.

È stato deciso di proporre un ponte veicolare a 3 corsie, formalmente assimilabile alla soluzione BC\_04, largo nel complesso 17,45 m in luogo di quello precedentemente proposto pari a 22,70 m (soluzione D 4 corsie).

Questa ipotesi risulta migliorativa sia per la riduzione della sezione trasversale del ponte, sia per un'immagine e più fluida conformazione delle rampe di raccordo con il Lungarno Colombo.

L'illuminazione generale sarà molto leggera ed illuminerà le sottocampate; un'illuminazione lineare integrata nelle balaustre illuminerà i marciapiedi laterali del percorso ciclopedonale, infine l'illuminazione stradale sarà costituita da tre torri faro localizzate sugli argini.





Immagine aerea della precedente soluzione del ponte a quattro corsie (soluzione D)



Immagine aerea del nuovo ponte a tre corsie

### La riqualificazione degli argini

In corrispondenza degli appoggi del nuovo ponte gli argini esistenti subiscono leggere modifiche. vengono garantiti la continuità dei percorsi ciclo pedonali con attraversamenti semaforizzati. Al di sotto dell'impalcato su entrambe le sponde è presente una carreggiata di 5 m di altezza (maggiore dei 5 m prescritti dal Genio Civile) per 4,5 m di larghezza, in modo da garantire il passaggio dei mezzi di sicurezza e di manutenzione e sorveglianza idraulica.



Vista verso est dall'argine sud, stato attuale



Vista verso est dall'argine sud con il fotoinserimento del nuovo ponte



*Vista notturna verso ovest dall'argine sud, stato attuale*



*Vista notturna verso ovest dall'argine sud, stato di progetto*



*Vista notturna verso est dall'argine nord, stato attuale*

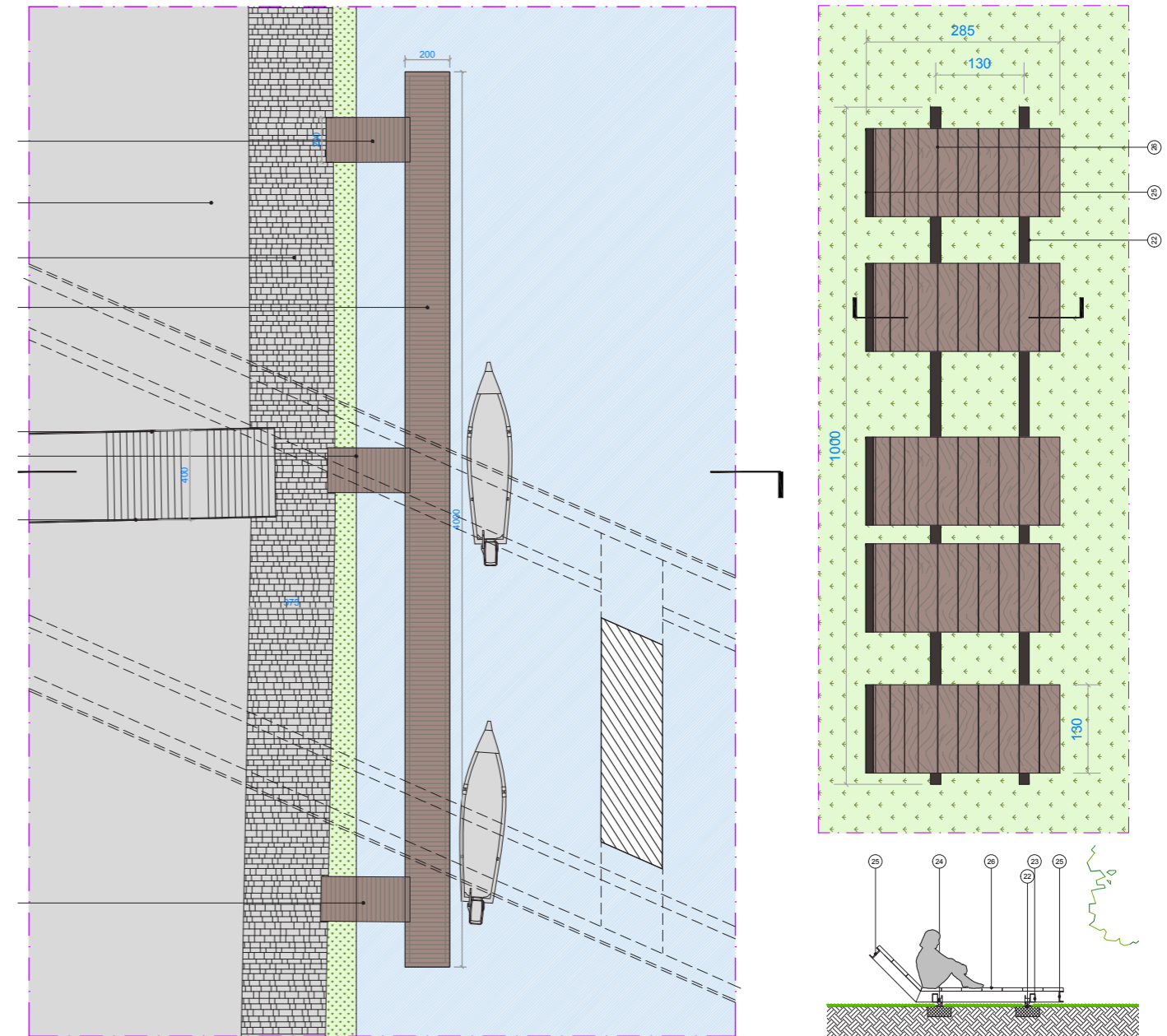


*Vista notturna verso est dall'argine nord, stato di progetto*

Sono previste nuove sedute ed aree picnic, nelle aree verdi ai lati del ponte.

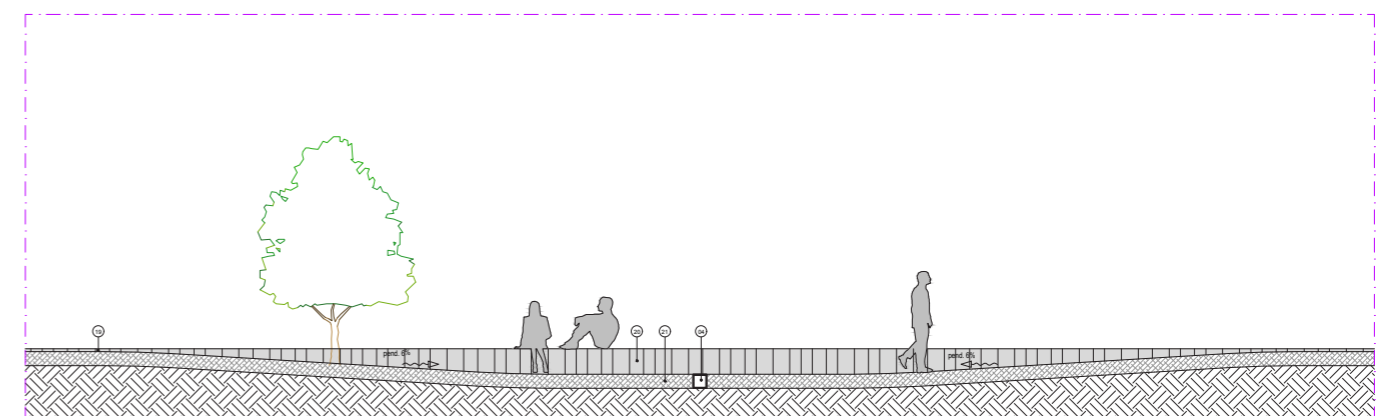
Sul lato sud (Albereta) le modifiche al parco sono costituite seguenti interventi:

- Spostamento di un campo da tennis dall'area di innesto del nuovo ponte all'area del vecchio bocciodromo;
  - Creazione di un nuovo skate-park al posto del vecchio campo da tennis. Nella versione precedente del progetto era stato ipotizzato il posizionamento del bocciodromo al di sotto della seconda campata ma per motivi di sicurezza idraulica tale ipotesi è stata scartata;
  - Ripavimentazione del viale interno al parco con sostituzione del vecchio manto in asfalto con un nuovo manto in cemento architettonico pigmentato color terra.
  - Spostamento del percorso ciclo-pedonale fra via di Villamagna ed il fiume in modo da creare una fascia verde con alberatura continua in modo da schermare la recinzione dell'area di pubblica acqua e mitigarne l'impatto visivo.
  - Creazione di un percorso ciclo-pedonale di raccordo fra il nuovo ponte ed il viale interno del parco;
  - Inserimento di nuovi elementi di arredo urbano (sedute, illuminazione pubblica, aree di sosta – picnic, cestini dell'immondizia). Le sedute sono costituite da lettini in ferro e legno posizionati su binari a ridosso dell'argine.
  - Previsione di una nuova banchina di attracco e varo di mezzi fluviali leggeri
- Il tratto di percorso pedonale viene ripristinato in terra stabilizzata ed arredato con sedute continue che vengono a crearsi sfruttando la differenza di quota fra il nuovo percorso ed il bordo.
- il paramento murario in pietra al di sotto del piede del ponte sul lato destro del fiume sarà ripristinato e sarà riqualificato il percorso pedonale esistente.



Dettaglio delle piattaforme galleggianti

Dettaglio delle sedute scorrevoli



Dettaglio della pavimentazione in terra stabilizzata e delle sedute in pietra.



Vista dell'incrocio fra lungarno colombo e via Marco Minghetti, verso sud, stato attuale.



Vista dell'incrocio fra lungarno Colombo, via Marco Minghetti, e l'ingresso del nuovo ponte sulla destra, stato di progetto.



Vista dell'incrocio fra via Villamagna e via Lapo da Castiglionchio, verso nord, stato attuale



Vista dell'incrocio fra via Villamagna e via Lapo da Castiglionchio, verso nord, stato di progetto

## I Parcheggi scambiatori

A corredo della nuova linea tramviaria che collegherà Bagno a Ripoli con il centro di Firenze sono stati previsti tre parcheggi scambiatori:

- Due, nel Comune di Firenze, in corrispondenza dell'incrocio tra Viale Europa e Via Marco Polo che costituisce il raccordo tra il casello Firenze Sud e la sponda nord dell'Arno e che intercetterà il traffico proveniente dall'autostrada. È prevista l'integrazione nel parcheggio 2 dell'esistente "Parcheggio scambiatore Europa".
- Uno, nel Comune di Bagno a Ripoli, lungo Via Pian di Ripoli ad intercettare il traffico proveniente dalla direzione di Pontassieve.

Tali parcheggi saranno vicini alle fermate del tram in modo da rendere attrattiva la sosta e lo scambio con il mezzo pubblico per entrare a Firenze.

## I Parcheggi scambiatori di Firenze

Catastalmente le particelle interessate sono le particelle 860, 861, 892 (foglio 141B, Comune di Firenze), in seguito alla revisione del progetto post conferenza di servizi sono inoltre interessate la particella 466 in cui verrà realizzato il sottopasso di accesso al parcheggio n°1 e la particella 929 su cui sorge l'attuale parcheggio scambiatore Europa che verrà integrato al parcheggio n°2.

L'area è delimitata dal viale Europa sul lato sud, dal viadotto del Varlungo sul lato ovest, dalla via del Cimitero del Pino sul lato est ed è divisa in due da via del Pozzetto che attraversa la particella 860.

Attualmente l'area non presenta manufatti se non il residuo di alcune serre già dismesse da tempo e di alcune piattaforme di calcestruzzo oltre al già nominato parcheggio scambiatore Europa.

Le alberature presenti nell'area del parcheggio n°1, quattro pini e tre abeti di alto fusto, verranno rispettate e opportunamente integrate nel progetto all'interno di aiuole verdi. Nel parcheggio n°2 è presente una piccola oliveta lungo via del Pozzetto che verrà preservata in massima parte attraverso la creazione di una fascia di rispetto di circa 20 metri tra gli alberi e gli stalli, fatta eccezione per la viabilità di accesso al parcheggio n°2 che richiederà la rimozione di cinque fusti.

Il parcheggio n° 2 si trova nelle immediate vicinanze del Cimitero del Pino, per questo motivo il suo perimetro nord è allineato al limite della fascia di rispetto cimiteriale di 50 metri, lasciando ampio respiro anche all'edificato esistente e non occupando tutta l'area catastalmente a disposizione della particella



*Parcheggio scambiatore di Firenze, Stato Attuale*



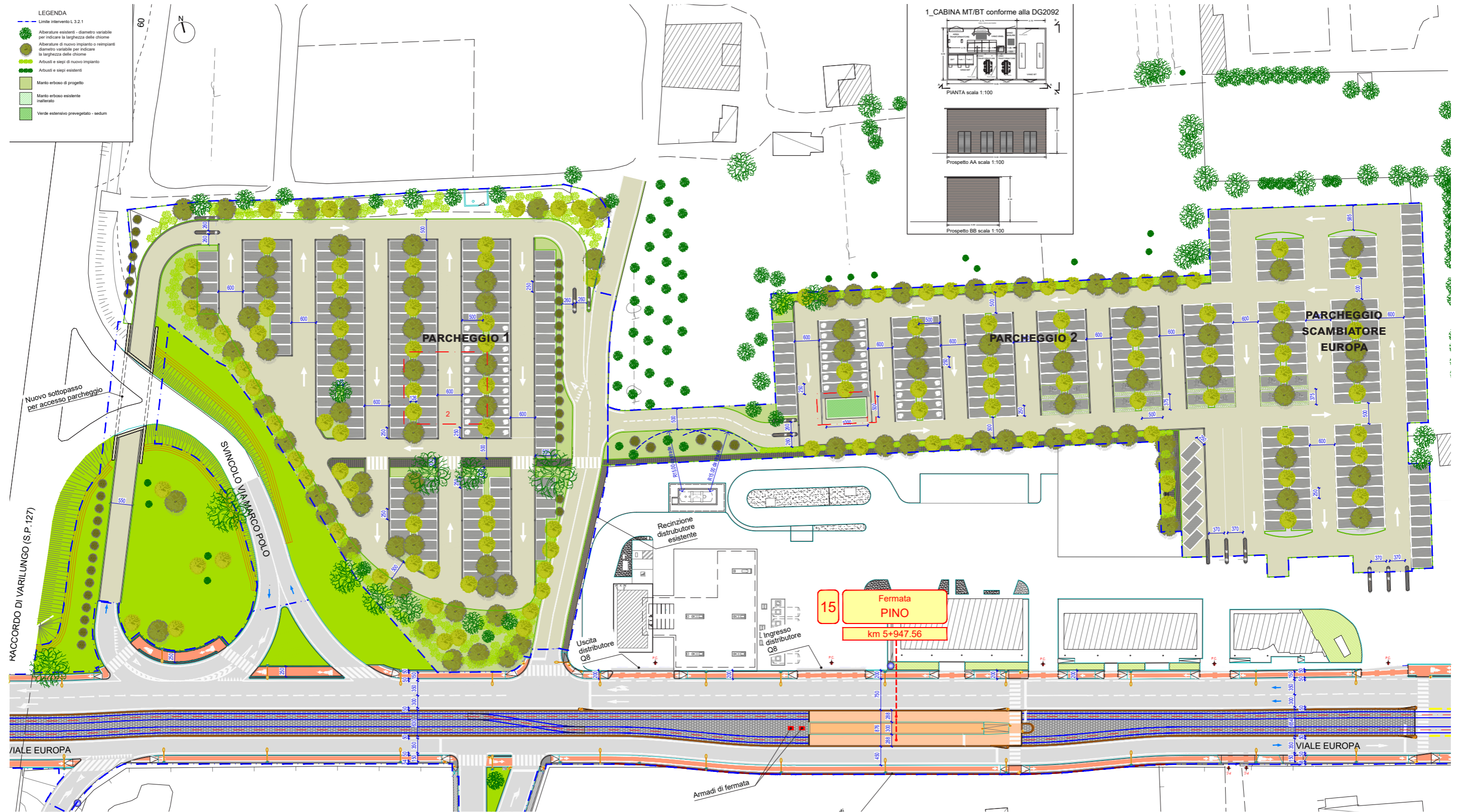
*Parcheggio scambiatore Firenze, Vista a volo d'uccello dello Stato di Progetto*



Parcheggio scambiatore di Firenze, Estratto di Mappa Catastale



Parcheggio scambiatore di Firenze, Foto aerea (2016) ed Estratto di Mappa Catastale



PROPOSTA ATTUALE\_I due Parcheggi scambiatori di Firenze, Planimetria generale dell'intervento



PROPOSTA PRECEDENTE\_I due Parcheggi scambiatori di Firenze, Planimetria generale dell'intervento



892. Delle aree coinvolte solo alcune sono tuttora coltivate mentre la maggior parte risulta essere incolta da alcuni anni. La particella 929 è attualmente adibita a parcheggio.

Il parcheggio n° 1 sarà dotato di 196 posti auto e occuperà circa 8.550 metri quadrati. Il parcheggio n° 2, integrato con l'esistente "parcheggio scambiatore europa", sarà dotato di 256 posti auto totali e occuperà una superficie di circa 8.950 metri quadrati totali.

La capacità totale dei due parcheggi sarà di 452 posti, 16 dei quali saranno dedicati ai disabili in corrispondenza dell'uscita pedonale verso la fermata del tram "Pino" (tutti nel parcheggio n° 2).

La fermata ed il passaggio pedonale a raso che la servono saranno posizionati in prossimità dell'uscita pedonale del parcheggio n° 2. La distanza tra la fermata e l'uscita pedonale sarà di circa 100 m e sfrutterà uno dei due tagli nell'edificio esistente che costeggia Viale Europa.

L'accesso al parcheggio n°1 è assicurato da un nuovo svincolo con sottopasso all'intersezione del viadotto del Varlungo con viale Europa, per servire chi viene da Firenze e da entrambe le direzioni del raccordo autostradale. Gli accessi veri e propri dei parcheggi sono stati posizionati il più lontano possibile da Viale Europa, a circa 115 m, per assicurare in caso di un numero consistente di macchine in entrata e in uscita la possibilità di formare code che non interessino il viale Europa ed il raccordo. L'uscita del parcheggio n°1 è posizionata su via del Pozzetto in continuità con l'accesso al parcheggio n°2 in modo da garantire una circolazione fluida tra i due parcheggi senza interessare la viabilità principale della zona. L'uscita del parcheggio n°2 è situata su viale Europa in corrispondenza con l'uscita del parcheggio esistente di cui mantiene anche l'ulteriore entrata.

La sede stradale di via del Pozzetto, da viale Europa sino all'incrocio con i parcheggi 1 e 2, verrà allargata a 8,5 m comprensivi di banchina laterale pedonale di 1,5 m.

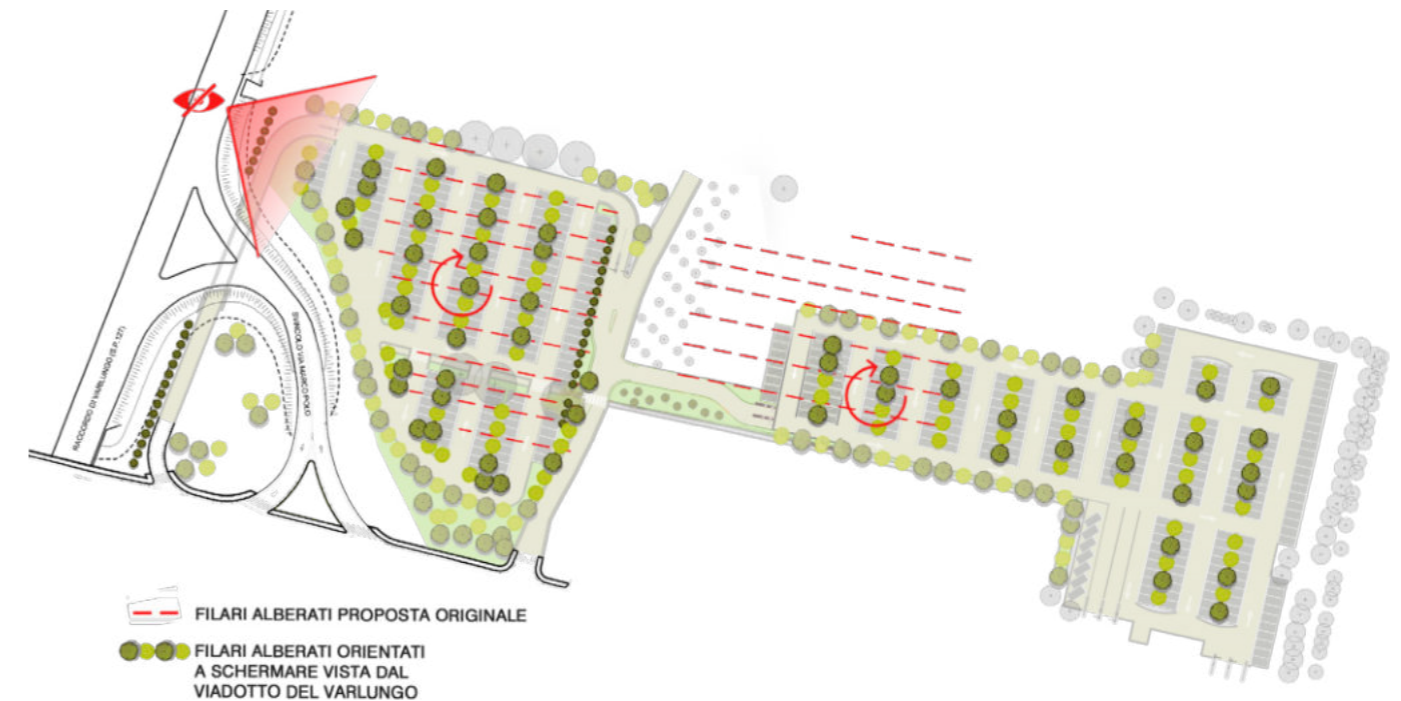
Ogni accesso avrà una corsia di incolonnamento di 35 m che si sdoppierà in una seconda corsia di entrata di circa 15 m.

Stesso accorgimento verrà adottato per gli incolonnamenti delle uscite. In totale, il parcheggio n°1 sarà dotato di 2 punti di accesso mentre il parcheggio n°2 di 4, entrambi avranno due punti di uscita.

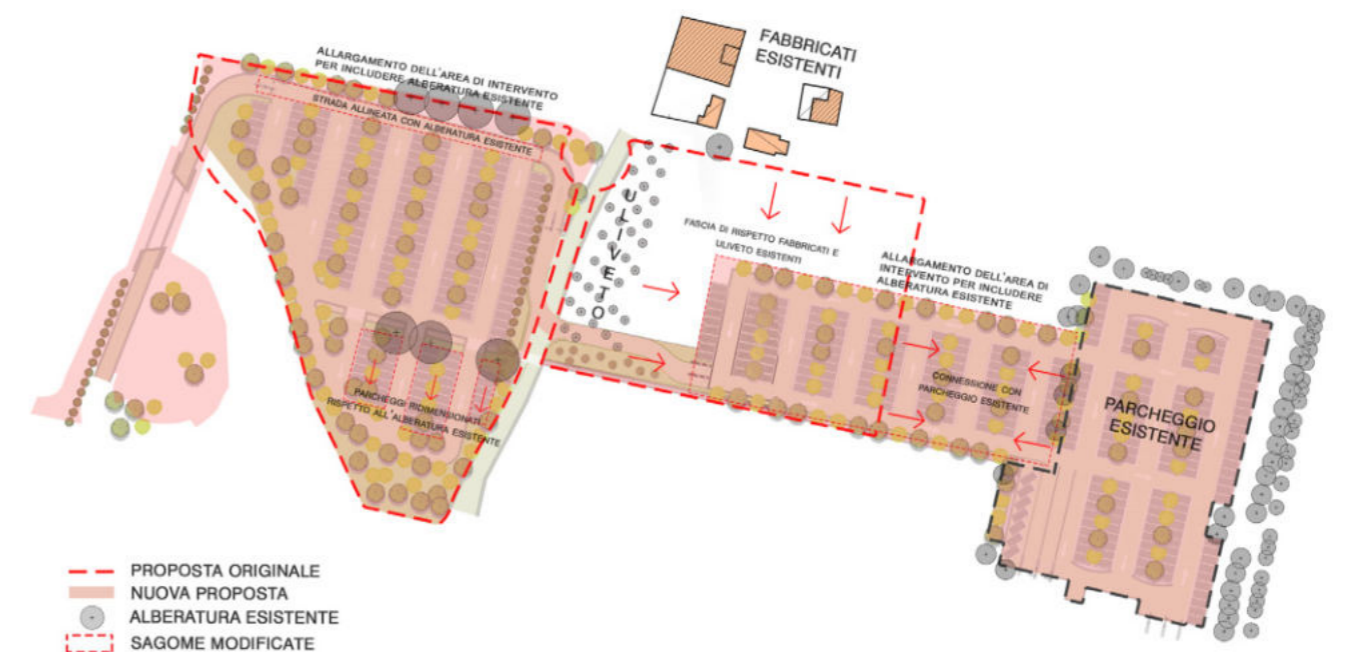
La disposizione interna delle corsie e degli stalli è stata concepita per:

- Facilitare la distribuzione interna del parcheggio
- Minimizzare la vista delle auto dal viadotto del varlungo e dalla strada
- Rispettare le alberature esistenti

PARCHEGGIO 1-2\_Schema del nuovo orientamento dei filari alberati



PARCHEGGIO 1-2\_Schema di modifica del perimetro per salvaguardare l'uliveta, edificato esistente e rispettare il vincolo cimiteriale



La distribuzione interna prevede una serie di corsie da 6 m di larghezza e stalli da 2,5 x 5 m. I corselli di distribuzione saranno tutti a senso unico di marcia mentre le corsie trasversali saranno a doppio senso.

Gli stalli sono stati posizionati paralleli a Viale Europa e disposti in doppie colonne con aiuola verde di 1,5 metri di profondità nella quale sono alloggiati alberi a filare con spaziatura di 5 metri. Questa disposizione dovrebbe assicurare una buona ombreggiatura alle auto e dovrebbe celarle dalle viste più ricorrenti ed importanti, in particolare dalle colline limitrofe e dal viadotto del Varlungo.

Ove presenti delle alberature di una qualche rilevanza si è previsto di realizzare una aiuola verde che ne rispetti la giacitura.

Il parcheggio verrà delimitato sul perimetro da:

- Una recinzione a maglia sciolta alta 150 cm (precedentemente ipotizzata di 180 cm);
- Ove presenti intersezioni pedonali sarà previsto un cancelletto in acciaio verniciato chiudibile a chiave;
- In corrispondenza delle entrate e uscite carrabili sarà presente un cancello scorrevole.

Le finiture del parcheggio cercano di mitigare il più possibile l'impatto sul paesaggio circostante e soprattutto il colpo d'occhio dalle colline limitrofe.

Per coprire la distanza tra i due parcheggi e la fermata del tram è stato creato un apposito percorso pedonale che serve tutta l'area. Questo sarà il più possibile ombreggiato e protetto. Nel parcheggio n°1, tagliando le corsie, sono previsti 3 passaggi pedonali in linea con l'attraversamento pedonale di via del pozzetto e col percorso pedonale del parcheggio n°2 che non presenta attraversamenti poichè posizionato sul perimetro del parcheggio.

Gli stalli saranno inerbiti e finiti con grigliati in autobloccanti di cls. Le corsie prevedono campiture di diverso colore realizzate pigmentando la finitura in cemento architettonico drenante.

Lungo il perimetro saranno posizionati filari di alberi sempre per schermare la vista dall'esterno.

Rispetto alla versione precedente la corsia di collegamento fra i due parcheggi è stata portata ad una distanza di 15 m dal serbatoio GPL del distributore di carburante posto al confine con il parcheggio.

PARCHEGGIO 1-2\_Schema di integrazione del parcheggio esistente nel progetto



PARCHEGGIO 1-2\_Schema delle modifiche a viabilità e accessi

