

ORDINE INGEGNERI DI FIRENZE

RELAZIONE D'INDIRIZZO DELLA COMMISSIONE MOBILITA' E TRASPORTI

OGGETTO: Linee guida orientative sui percorsi di prolungamento della linea tramvia n° 2 verso Sesto Fiorentino e il polo scientifico e della linea 4 verso il centro e le frazioni di Campi B.zio.

Linea 2

In relazione al prolungamento della tramvia verso il polo scientifico e verso Sesto, fornitaci dal Comune di Firenze direzione infrastrutture e mobilità, si è studiato un tracciato più funzionale ai due obiettivi da raggiungere; cioè, una buona copertura del servizio tramviario per il Polo Scientifico, con agevole accesso alle sedi scolastiche universitarie e al CNR, e per l'area prossima al centro di Sesto ed alla stazione ferroviaria della Zambra. Questa stazione, con il capolinea tramviario a circa 200 m e con eventuali parcheggi ricavabili nella zona, diventerà un area di interscambio modale tra tutti i mezzi di trasporto collegando l'area pratese e l'hinterland metropolitano di nordovest con Aeroporto e linea A.V.

Sol. A.) Si prevede lo sdoppiamento della linea proveniente dall'aeroporto e da via dei Frilli in corrispondenza dell'incrocio via Pasolini- viale dei Mille per proseguire in viale Ariosto (capolinea in prossimità del centro di Sesto e della stazione Fs di Zambra) e, parallelamente a via dell'Osmannoro in sx del torrente Zambra, entrare nella via centrale del polo scientifico. Da via della Lastruccia (dove adesso passano le linee Ataf 59 e 66), svoltare a sx dopo lo stadio di atletica del CUS in via dei Giunchi e, proseguire in sinistra del torrente Zambra parallelamente a via Imre Nagy, per ritornare a doppio binario all'intersezione tra via dei Frilli e via Pasolini con direzione aeroporto.

I vantaggi di questa soluzione ad anello antiorario consistono nel basso impatto sulla sezione stradale di scorrimento urbano di via Pasolini ed il mantenimento della fascia di rispetto, compresa tra le vie della Pace e Pasolini, urbanisticamente prevista per la prossima realizzazione di una strada di scorrimento interurbano (completamento della Mezzana- Perfetti Ricasoli). Corretto sviluppo di percorrenza nell'aree del Polo Universitario e dell'insediamento urbano (detto PL1-PL13) previsto lungo via della Pace.

Gli svantaggi rispetto a quella originariamente ipotizzata nella fattibilità dell'Ente attuatore (il Comune di Firenze) del Novembre 2006 consistono in un maggior costo della rete elettrica e della manutenzione. C'è francamente da dire che il percorso all'epoca ipotizzato disattende gli obiettivi di collegamento della linea 2 con il Polo Scientifico e il centro dell'abitato di Sesto.

Sol B) Si prevede sempre un percorso anulare per servire il centro di Sesto, il nodo di interscambio della Zambra ed il polo scientifico nell'area centrale. Il punto di riunione dell'anello con il braccio principale avverrebbe in corrispondenza dell'incrocio di via Pasolini con via dei Giunchi.

I vantaggi sono una leggero minor costo rispetto alla sol. A) e una fermata dedicata all'area di urbanizzazione in corso, denominata PL 1-PL13

Gli svantaggi consistono nella penalizzazione delle dimensioni della carreggiata di scorrimento urbano di via Pasolini per la costruzione della doppia linea tramviaria con il dubbio di una linea contromano (quella di ritorno) e difficoltà negli attraversamenti pedonali a meno di non utilizzare l'altro lato di via Pasolini in danno degli spazi destinati alla Mezzana- Perfetti Ricasoli.

Linea 4

L'obiettivo della proposta è di trovare una soluzione più vicina agli abitati esistenti per rendere più funzionale il servizio e contenere i costi, comunque nel rispetto degli obiettivi di servizio. Si prevede pertanto un anello destrogiro per il centro abitato di Campi prendendo atto degli spazi limitati esistenti ed un percorso a doppio senso più vicino ai nuclei abitati nel tratto Piagge –via Giordano Bruno. Si prevede di utilizzare il sottopasso esistente sotto l'autostrada del Sole nei pressi dell'ecostazione a San Donnino e di costruire due attraversamenti in viadotto in corrispondenza della rotatoria tra le vie Pistoiese e Libero Roti, comprensivo del cambio di corsia, e in corrispondenza della circonvallazione sud di Campi. Si propone eventualmente di diradare le fermate previste ogni 2-300 m. nei terreni non antropizzati per diminuire i costi.

I vantaggi consistono nella diminuzione della lunghezza di percorrenza, nella non interferenza con le rotatorie stradali già costruite, nel miglioramento del servizio per la vicinanza delle fermate alle varie frazioni, una maggiore rapidità del servizio rarefacendo le soste nei tratti periurbani (fermate tratteggiate). Non vi è alcuna interferenza con l'autostrada del Sole.

Gli svantaggi non appaiono molto evidenti, salvo il costo del tratto sopraelevato sulla rotatoria Pistoiese-Roti.

Aprile 2018

La commissione mobilità e trasporti