



LINEA 2, RISPOSTE AD ALCUNE DELLE DOMANDE PIÙ FREQUENTI

Ecco le risposte ad alcuni dei quesiti più ricorrenti a proposito dei lavori per la realizzazione della linea 2 del tram (Aeroporto-Stazione).

Durata dei lavori prevista. 2 anni e 4 mesi

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

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

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

La strettoia di Novoli. Non c'era proprio modo di evitare quel cul de sac?

All'altezza dell'aeroporto e dell'uscita dalle autostrade ci sono tre evidenti direttrici parallele che puntano verso il centro città: viale Guidoni, via di Novoli e via Baracca. La scelta di collocare il tracciato della Linea 2 sull'asse di via di Novoli, con tutte le difficoltà che questo comporta, risponde all'esigenza di mantenere l'infrastruttura di trasporto in posizione baricentrica rispetto al quartiere e di conseguenza di servire nel miglior modo la maggior parte della popolazione e dei servizi dell'area. Infatti il bacino di utenza delle fermate tranviarie è costituito da un'area di 300-500 m intorno alle stazioni stesse; questa è la distanza media fra l'asse Novoli e i due assi paralleli Baracca e Guidoni. Se la tramvia fosse attestata su via Baracca, non offrirebbe certo un facile accesso ai nuovi poli del Palazzo di Giustizia e dell'università; viceversa, se la linea 2 fosse spostata su Guidoni, gli abitanti del popoloso rione residenziale fra Baracca e Novoli ne sarebbero gravemente penalizzati e l'utilizzo del tram per questa zona risulterebbe seriamente scoraggiato. Per concludere, a far pendere la bilancia verso la direttrice di Novoli è stata proprio la centralità di questa arteria rispetto ai nuclei residenziali circostanti.

Tra l'altro l'ottimizzazione progettuale ha portato alla redazione di una nuova soluzione migliorativa per la cd. Strettoia di Novoli. Infatti l'ultima soluzione progettuale prevede una corsia veicolare dedicata e completamente separata dalla sede tramviaria, al posto di una corsia in sede promiscua regolata da impianto semaforico (si veda il particolare)



Rendering via di Novoli

Perché il tracciato esclude il passaggio dal Palagiustizia e dall'Università?

Effettivamente l'ipotesi è stata seriamente presa in considerazione tanto è vero che una precedente versione del progetto della Linea 2 prevedeva il seguente tracciato: Stazione/Redi/Forlanini/Guidoni/Torre Agli/Novoli (con passaggio di fronte a Università e Palazzo di Giustizia). A determinare il successivo cambiamento sono state le motivazioni di centralità riportate sopra e anche la necessità di non allungare eccessivamente il percorso con conseguente dilatazione dei tempi di percorrenza fra capolinea di Peretola e Stazione di Santa Maria Novella. L'esigenza di raggiungere direttamente questi importantissimi servizi verrà soddisfatta attraverso una rimodulazione dei tracciati delle linee dei bus del trasporto pubblico che seguiranno percorsi 'ortogonali' rispetto all'asse tranviario, interconnettendosi con esso e costruendo in simbiosi col tram un sistema di mobilità integrata.

Come si è giunti alla decisione di realizzare lo scavalco tranviario tra Novoli e Bonsignori e con quali caratteristiche progettuali?

Sin dalle più remote versioni del progetto era previsto un nuovo scavalco dei torrenti Terzolle e Mugnone. Inizialmente il raddoppio del ponte era stato destinato al traffico veicolare mentre la tramvia avrebbe dovuto avvalersi della struttura attuale. Questa soluzione avrebbe però comportato seri problemi alla circolazione sull'asse Redi/Novoli per tutta la durata dei lavori della linea 2. Inoltre il passaggio del tram in una trincea riservata riduce sensibilmente gli incroci permettendo di migliorare le condizioni di esercizio.

Ecco le caratteristiche progettuali del nuovo ponte. Il viadotto si sviluppa attraverso otto campate e presenta una lunghezza complessiva di 232,15 m.; ai lati dei due binari tranviari sono previste due piste ciclo-pedonali, della larghezza netta di 2,50 m ciascuna (soluzione già adottata per il ponte tranviario sull'Arno della linea 1, tra le fermate Paolo Uccello e Cascine).

Nel passaggio al progetto esecutivo il disegno del nuovo ponte San Donato ha subito delle migliorie di carattere strutturale con un nuovo posizionamento delle pile, la realizzazione di un impalcato più "snello" e un miglioramento estetico generale.



Rendering vista da via Forlanini



Rendering vista da via di Villa Demidoff

Quale soluzione verrà adottata per l'attraversamento dell'area ferroviaria tra Macelli e Belfiore e per aggirare il cosiddetto palazzo del Mazzoni?

In realtà il Palazzo Mazzoni non sarà "aggirato", bensì attraversato dal tracciato tramviario. Ecco come si è giunti a progettare questa soluzione.

La decisione di far passare la linea 2 del tram all'interno dell'area ferroviaria nasce dalla necessità di non interferire con una direttrice di scorrimento come viale Redi e dal fondamentale obiettivo di realizzare una fermata nel sito ex-Macelli, al termine di via Gordigiani, in corrispondenza della Stazione per l'Alta Velocità. Dopo aver scavalcato il corso del Mugnone, la tramvia correrà pertanto in parallelo alla linea ferroviaria e al tracciato stradale. In fondo a via Gordigiani il tracciato comincerà a scendere per riportarsi al livello stradale, in corrispondenza dell'uscita dal Palazzo Mazzoni sull'incrocio Belfiore/Redi, formando una trincea in area ferroviaria.

La Trincea in area FS è posta tra le progressive 0+903,000 (inizio della discesa in area ferroviaria) e 0+667,000 (attraversamento del fabbricato Mazzoni e sbarco in viale Belfiore) della Linea 2. L'opera è quindi lunga complessivamente 236 metri, di cui 177,50 m di tratto scoperto e 58,5 m di tratto coperto. Del tratto coperto, 32,40 m sono costituiti da travi prefabbricate, 19,10 m da un impalcato e 7 m da uno scatolare che attraversa il Fabbricato Mazzoni. La larghezza interna della trincea è pari a 8,20 m, sia nel tratto scoperto che in quello coperto, consentendo la disposizione di un doppio binario tramviario e di un sentiero pedonale della larghezza utile di 75 cm per ciascun lato dell'opera. L'altezza netta nel tratto coperto misurata dal piano del ferro è di 5 m.

Come verrà risolta la sovrapposizione delle due linee (1 e 2) nel tratto Rosselli-Alamanni?

La Linea 2, dopo via Belfiore e via Guido Monaco, attraverserà, mediante un incrocio dotato di impianto semaforico, il viale Rosselli immettendosi su via Alamanni. Qui, all'altezza circa del dopolavoro ferroviario, sarà allestita una fermata denominata Alamanni/Rosselli. Successivamente il tracciato proseguirà sul lato sinistro di via Alamanni per ricongiungersi alla Linea 1 in corrispondenza della confluenza con via Jacopo da Diacceto. Da questo punto scatta la sovrapposizione delle linee, con un segmento che comprende l'attuale capolinea della Linea 1, Alamanni/Stazione, per poi snodarsi fino al cosiddetto bivio Unità, dove la linea 1 prosegue a sinistra (in direzione di via Valfonda e della linea 3), mentre la linea 2 devia verso destra per giungere al capolinea di piazza dell'Unità.