



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-Bagno a Ripoli

PROGETTO DEFINITIVO

STUDIO ARCHITETTONICO

Piazza Piave, Torre della Zecca

Relazione tecnico illustrativa



COMUNE DI FIRENZE
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
ING. MICHELE PRIORE



TRAM DI FIRENZE
IL PRESIDENTE
DOTT. FABRIZIO BARTALONI



ARCHITECNA ENGINEERING
IL COORDINATORE DELLA PROGETTAZIONE
ING. SANTI CAMINITI

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Progettazione e coordinamento ARCHITECNA ENGINEERING s.r.l. 	Studio architettonico e paesaggistico STUDIO ROSSIPRODI 	Studio trasportistico ALEPH s.r.l. 	Studio ambientale AMBIENTE s.p.a. 	Archeologia COOPERATIVA ARCHEOLOGIA
Progettazione SDA PROGETTI 	Aspetti strutturali ponti STUDIO MATILDI+PARTNERS 	Impianti STUDIO GAROFALO&TORTORELLA 	Geologia GEODINAMICA 	Idraulica HYDROGEO INGEGNERIA

PROGRESSIVO	COMMESSA	FASE	COMPARTO	DOCUMENTO	REV.	SCALA	NOME FILE
	FL32	PD	STA	RL004	0B	\	FL3.2-PD-STA-RL-004-0B.dwg

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0A	Settembre 2019	Emissione a seguito di Conferenza dei Servizi	Cacciatore	Salvo	Caminiti
0B	Novembre 2021	Emissione a seguito CdS3 e di istruttoria RINA	Cacciatore	Salvo	Caminiti
0C					

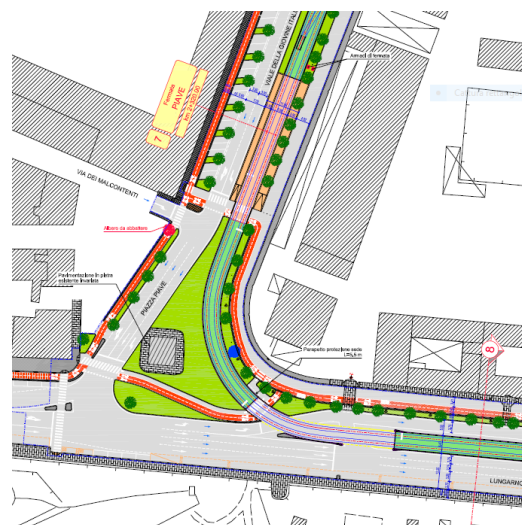
INDICE

PREMESSA	2
1. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO E CRITICITA'	2
2. CENNI STORICI	4
3. IDEA PROGETTUALE E RAPPORTO CON LA TRAMVIA	5
4. MATERIALI E ELEMENTI DI ARREDO URBANO UTILIZZATI	9
5. ALLEGATI	9

PREMESSA



L'intervento di risistemazione architettonica dell'area circostante la Torre della Zecca vecchia si rende necessaria al momento in cui è variato il tracciato della linea 3.2 della tramvia, come riqualificazione dell'area attraversata dal percorso della nuova linea tramviaria. Nella prima stesura del progetto definitivo la sistemazione dell'area prevedeva il passaggio della tramvia sul lato destro del viale Giovine Italia e, adiacente ad essa, la viabilità stradale, ripetendo esattamente lo schema viario attuale. Successivamente la sede tranviaria procedeva sul lungarno Pecori Giraldi in adiacenza al viale alberato della Caserma. Necessità progettuali hanno portato allo spostamento dei binari tranviari sul lungarno Pecori Giraldi in posizione centrale, determinando un peggioramento dell'incrocio stradale. Da qui l'idea di un intervento modificasse l'attuale assetto viario eliminando la "biforcazione" della strada e che creasse un nuovo spazio urbano fruibile attorno alla Torre.



1. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO E CRITICITA'

I viali di circonvallazione di Firenze sono costellati lungo tutto il loro tracciato di torri e porte, facenti parte in passato del sistema difensivo della città, lasciate dal Poggi come testimonianza del passato. La Torre della Zecca Vecchia fa parte del baluardo orientale della città di Firenze. Attualmente la Torre si trova al centro di una grossa isola spartitraffico che separa il flusso veicolare dei mezzi diretti a Firenze Sud dalle auto dirette verso il centro storico attraverso il Lungarno. Nella parte sud è presente una piccola area verde gestita dal Comune, è inoltre presente una fermata per il bus elettrico con una sua corsia interna dedicata oltre al passaggio pedonale e ciclabile. L'area perciò risulta un amalgama di funzioni inserite in un contesto privo di qualsiasi valore; nello stato attuale si può parlare a ragion veduta di un vero spazio di risulta tra le direttrici del traffico cittadino. Allo stato attuale l'area appare inoltre poco curata, infatti l'intera parte calpestabile dell'isola spartitraffico presenta rivestimento bituminoso, eccezion fatta per la pavimentazione originale che circonda la torre la quale si trova a circa 45 centimetri al di sotto.

Anche l'illuminazione risulta alquanto scarna e poco integrata nel contesto. Oltretutto non sono presenti alcun tipo di sedute che invece sarebbero notevolmente apprezzate in questo contesto urbano.

Nonostante l'ubicazione marginale rispetto al centro storico e alle principali attrazioni della città, l'area è attraversata quotidianamente da migliaia di turisti, diretti da e verso la zona di sosta dei pullman turistici situata nel vicino Lungarno del Tempio. Numerosi sono anche i semplici cittadini che si spostano a piedi o in bicicletta. Pertanto durante tutta la giornata è possibile assistere a un continuo via vai di persone che distrattamente passano senza apprezzare la maestosità di questa torre, senza conoscerne la storia. Si ritiene pertanto opportuno sfruttare i lavori per la realizzazione della nuova linea tranviaria verso Bagno a Ripoli per valorizzare quella che a oggi è una delle porte di accesso alla città storica per il turista che arriva con i pullman turistici, creando uno spazio urbano curato che sia il giusto biglietto da visita per il viaggiatore che arriva in città con il bus GT e che magari desidera sostare qualche attimo all'ombra della torre prima di ripartire.



Figura 1. Immagine satellitare dell'area di Torre della Zecca



Figura 2. La Torre della Zecca ripresa da Viale Giovine Italia.

2. CENNI STORICI

La torre della Zecca fa parte del complesso delle mura Arnolfiane, erette a partire dal 1284 e protratte fino ai primi anni del '300, sotto la spinta di un poderoso incremento demografico della città che rese necessario un ampliamento della superficie cittadina passata nell'arco di poco più di un secolo dai 75 ettari di superficie racchiuse all'interno della precedente cerchia muraria, ai 430 ettari che le mura Arnolfiane vanno a difendere. In realtà conseguentemente alle pestilenze Trecentesche la città subì un notevole tracollo demografico, recuperando numericamente la popolazione solo nella seconda metà dell'Ottocento. Questa grande opera difensiva al giorno d'oggi è rimasta quasi intatta conservando le mura solamente in Oltrarno; sulla sponda destra invece, il Poggi ha lasciato intatte solo alcune porte e torri monumentali per lasciar spazio agli attuali viali di circonvallazione.

Nell'antichità il nome della torre era Torre della Notomia, nei cui pressi era situata la Porta della Giustizia (abbattuta); entrambe facevano parte dell'Arsenale fiorentino. Questo complesso assieme alla pescaia di San Niccolò costituiva il baluardo difensivo orientale della città nei pressi dell'Arno, il quale scorreva a distanza di pochissimi metri. Intorno agli anni trenta del 1500 la torre venne capitozzata e dalla metà del secolo, dopo lo spostamento dell'arsenale all'interno della Fortezza da Basso, venne utilizzata come baluardo difensivo per i mulini della Zecca Nuova posti nelle immediate vicinanze.

Del baluardo difensivo cresciuto attorno alla Torre faceva parte anche un piccolo edificio di culto, andato purtroppo perso, che veniva utilizzato dai condannati a morte per le ultime preghiere prima

dell'esecuzione capitale. Difatti i condannati a morte attraversavano la Porta della Giustizia che si trovava nei pressi della torre in linea con l'attuale via dei Malcontenti, per procedere in direzione del patibolo, situato al di là delle mura nelle immediate vicinanze della Torre. Tutto ciò si protrasse fino all'abolizione della pena capitale sancita da Pietro Leopoldo nel 1786.

Il complesso si presentava quindi come una piccola cittadella fortificata con numerose costruzioni addossate alla Torre che si spingevano fin dentro il letto del fiume Arno.

La città di Firenze subì una importante e profonda trasformazione nella seconda metà dell'Ottocento per mano dell'architetto Giuseppe Poggi, al quale fu commissionato il progetto per Firenze Capitale (1865). Tra gli interventi più importanti vi fu l'abbattimento delle mura cittadine per lasciare spazio ad ampi viali tanto in voga in quel periodo storico. Furono lasciate intatte solamente alcune porte e torri, identificate al tempo come monumento nazionale. Ancora oggi l'impianto progettuale del Poggi rimane intatto e possiamo considerarlo come l'ultimo vero intervento a scala Urbana, fatto nella città di Firenze.

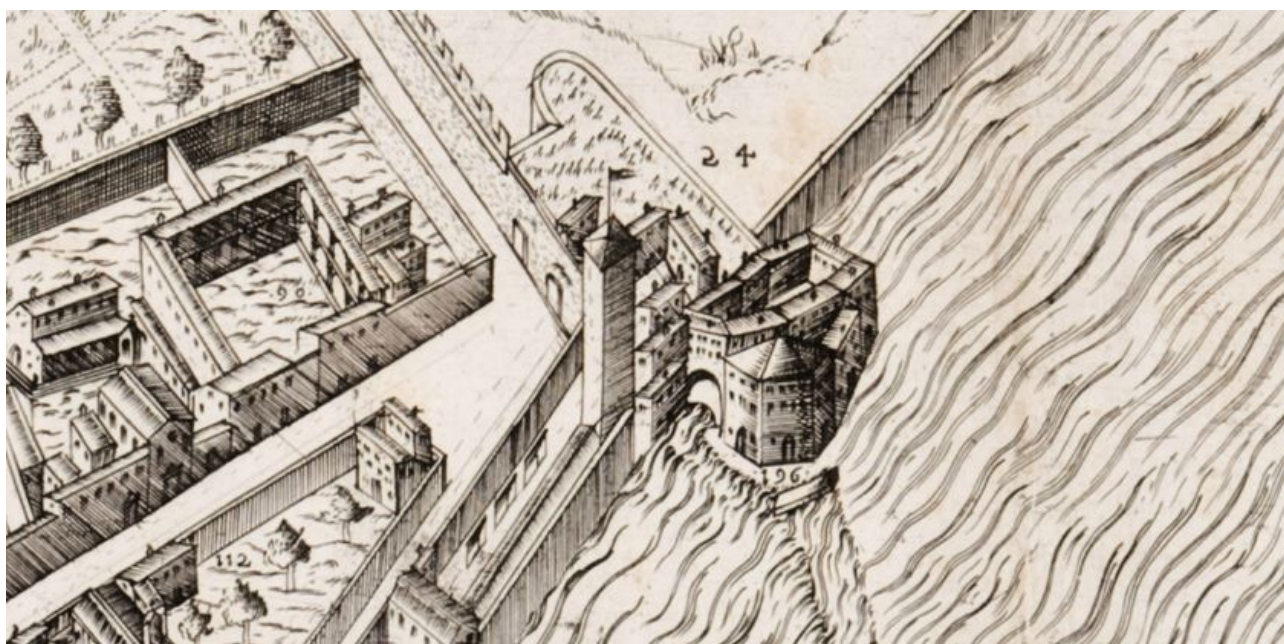


Figura 3. Il baluardo difensivo attorno alla Torre della Zecca nella pianta del Buonsignori (1584).

3. IDEA PROGETTUALE E RAPPORTO CON LA TRAMVIA

Il progetto della linea tramviaria 3.2 tra Piazza della Libertà e Bagno a Ripoli, prevede il passaggio dei

binari sulla attuale carreggiata sinistra di Viale Giovine Italia, in aderenza con i filari di Bagolaro che circondano il muro di confine della Caserma Baldissera dei Carabinieri. La fermata che andrà a servire quest'area sarà situata tra via Pietro Tohuar e via dei Malcontenti subito dopo l'Archivio di Stato. Questa fermata sarà dunque utilizzata oltre che dai comuni cittadini anche da migliaia di turisti, che diretti verso i bus turistici in sosta presso il Lungarno Pecori Giraldi, attraverseranno dunque la nuova Piazza della Torre della Zecca. In questo tratto la sede tramviaria non avrà un rivestimento lapideo come nel tratto che percorre i viali di circonvallazione ma sarà previsto un manto erboso.

L'idea del manto erboso, così come la vicinanza al filare di bagolari esistenti (che andranno a schermare almeno parzialmente i pali di T.E.) hanno stimolato la progettazione in direzione di una tematica di confine che ben si adatta al luogo che stiamo analizzando. Anche se oggi possiamo senza ombra di dubbio affermare di trovarci in piena città, prima dell'intervento del Poggi ciò che si trovava oltre la cinta muraria Trecentesca era in aperta campagna. Le mura hanno dunque per oltre 500 anni segnato il confine tra la città e i campi coltivati che la circondavano, tra la sicurezza "intra moenia" e il pericolo esterno. L'idea di progetto sviluppa questa dicotomia tra il costruito e la natura, utilizzando un segno incerto, discontinuo, così come incerto e se vogliamo effimero è tutto ciò che si trova al di là delle mura. Da qui l'idea del rapporto di tensione tra la pavimentazione e il manto erboso segnato da una linea di confine netta ma al tempo stesso frastagliata e discontinua, dove a volte il verde tenta di appropriarsi di parte delle zone pavimentate e viceversa. Le 9 "vasche verdi" presenti all'interno del progetto tendono a enfatizzare questo rapporto tra antropizzato e natura volendo simbolicamente manifestare la volontà della natura di riprendersi gli spazi faticosamente conquistati dall'uomo nel corso dei secoli. L'unico segno netto, preciso, è il breve tratto di rampa che scende dal livello della piazza a quello della pavimentazione antica che circonda la Torre, riprendendo l'andamento delle mura Arnolfiane di cui la torre faceva parte. Simbolicamente questa piccola discesa di circa cinquanta centimetri ci porta dai giorni attuali all'epoca della Torre, andando a scavare così come fa un archeologo, per scoprire ciò che i secoli e l'uomo hanno sepolto sotto il terreno. Se per la pavimentazione che ricalca il tracciato murario verrà utilizzata una pietra alberese con un trattamento superficiale "fiammato", per il resto della pavimentazione verrà utilizzato invece un trattamento "rigato". La scelta del trattamento fiammato, senza quindi scalfiture superficiali, richiama il trattamento superficiale dei conci che venivano adoperati per la costruzione delle mura, che questo breve tratto va a simulare. Anche se le quote nei vari punti della piazza differiscono solamente di pochi centimetri possiamo distinguere tre livelli principali:

- L'area rivestita di pietra alberese parte dalla zona nelle vicinanze della fermata tramviaria iniziando come una stretta lingua pavimentata che ci invita a proseguire il cammino in direzione della torre. Man mano che procediamo all'interno della piazza, la superficie pavimentata si allarga mentre la parte verde va restringendosi, creando piccole zone di sosta con sedute. Le

“vasche verdi” che inizialmente indirizzano il cammino del visitatore, nei pressi della torre variano di forma e orientamento andando a creare un piccolo spazio di sosta, per poi tornare alle conformazioni precedenti.

- La parte verde dialoga con la pavimentazione, andando a creare quel confine incerto di cui abbiamo parlato in precedenza. Il margine opposto si trova invece a contatto con la sede tramviaria, anch'essa in questo tratto coperta da manto erboso. Viene quindi a crearsi un'unica superficie verde (anche se il tracciato tramviario non è calpestabile) delimitata dal filare di Bagolari che circondano la Caserma Baldisseri. La conformazione del terreno come è possibile vedere dalle sezioni del terreno va adattandosi alle quote rispettivamente della nuova piazza da un lato e della sede tramviaria dall'altro.
- L'antica pavimentazione che circonda la Torre è una testimonianza del passato che non viene cancellata, anzi viene esaltata nella sua fruibilità dal tratto di rampa che ci porta alla sua quota che è circa 45 centimetri più bassa della quota di calpestio del resto della piazza.

La piazza poco più a sud della Torre viene attraversata dal nuovo tracciato pedonale e ciclabile che collega il lato di Viale Giovine Italia sul quale insiste la caserma Baldissera dei Carabinieri, con il Lungarno della Zecca Vecchia, andando a simulare il fiume che un tempo si trovava quasi a costeggiare la Torre. La nuova pista ciclabile avrà un rivestimento anch'essa in pietra alberese, ma l'orditura della pietra sarà perpendicolare a quella del resto della piazza. A sud della pista ciclabile, rimane intatta l'area verde che funzionerà da filtro tra le aree più fruibili della nuova piazza e il traffico di Viale Pecori Giraldi. Questo spazio così come oggi, verrà gestito dal Comune per allestimenti floreali e non, di enti terzi.

4. OPERE A VERDE

Il progetto tranviario prevede in questa area alcuni interventi sulle alberature esistenti, vengono infatti rimossi due alberi: un *Platanus x acerifolia* e un *Celtis australis*; il primo sul lato ovest di viale Giovine Italia, mentre il secondo si trova sul lato est di Via Giovine Italia all'altezza dell'intersezione con via dei Malcontenti. Nell'area esterna alla Piazza verranno messi a dimora due nuovi alberi, un *Celtis australis* in corrispondenza dell'attraversamento ciclopedonale della piazza (lato Est) e un *Platanus Platanor* “Vallis Clausa” per completare il filare sul lato ovest di via Giovine Italia.

L'intervento sulla piazza prevede una ampia superficie ricoperta da manto erboso. È stato previsto un adeguato pacchetto di terreno per garantire l'attecchimento e il mantenimento di tale manto.

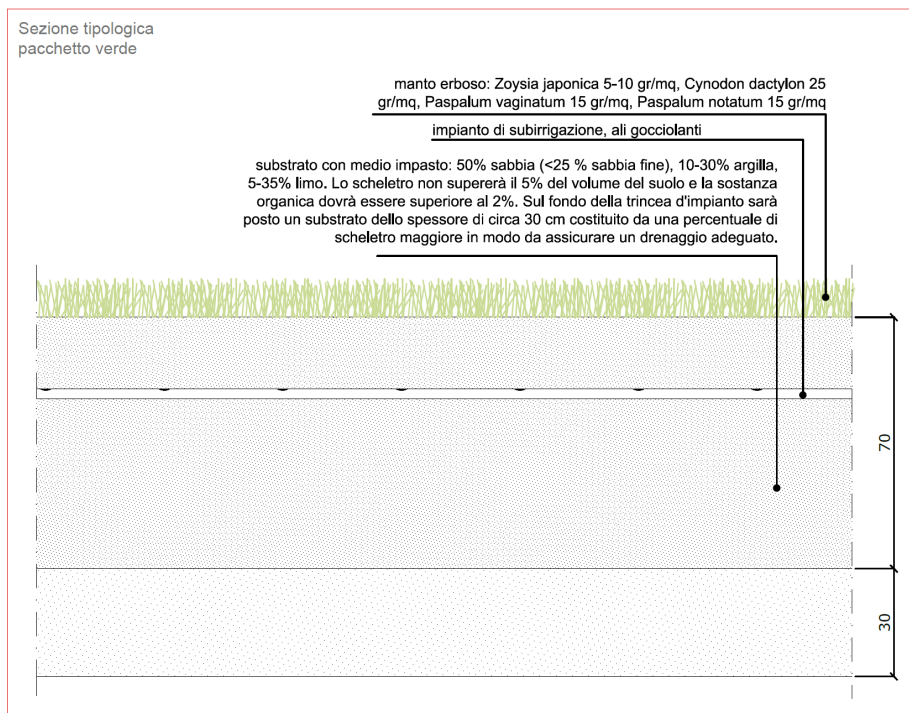


Figura 4 - Pacchetto delle aree verdi

Per le specifiche si rimanda al capitolo sulle opere a verde del progetto tramviario. In tabella è possibile vedere le tipologie di manto erboso e siepi utilizzate per il progetto, oltre alle alberature; si ricorda comunque che la seguente tabella comprende al suo interno le quantità afferenti a Via Giovine Italia fino a Piazza Piave che pertanto sono maggiori rispetto a quanto è visibile all'interno dell'elaborato architettonico che comprende solamente lo stretto intorno di Piazza Piave.

VIALE GIOVINE ITALIA - TORRE DELLA ZECCA	
ALBERATURE - ABBATTIMENTI	n°
<i>Platanus x acerifolia</i>	5
<i>Celtis australis</i>	1
ALBERATURE NUOVO IMPIANTO	n°
<i>Plantanus Platanor "Vallis Clausa", circ. 20/25</i>	4
<i>Celtis australis, circ. 20/25</i>	2
ARBUSTI NUOVO IMPIANTO	n°
<i>Spiraea x vanhouttei, Clt 10</i>	1120
SUPERFICI PRATIVE	mq
<i>Zoysia japonica 5-10 gr/mq, Cynodon dactylon 25 gr/mq, Paspalum vaginatum 15 gr/mq, Paspalum notatum 15 gr/mq</i>	1193

Tabella 1 - Quadro sinottico delle opere a verde

Per quanto riguarda il posizionamento dell'impianto di irrigazione si rimanda agli elaborati specifici di progetto all'interno del capitolo delle opere a verde.

5. MODIFICHE DEL PROGETTO DI INSERIMENTO URBANO

Il progetto della tranvia, ha subito numerose revisioni, dovute a Conferenze di Servizi e verifiche della progettazione, che hanno apportato modifiche seppur lievi sia al tracciato tramviario che alle sistemazioni urbane. Nello specifico di Piazza Piave le modifiche riguardano le porzioni di marciapiede Ovest di via Giovine Italia e parte di alcune sistemazioni urbane sul lato est di Via Giovine Italia, senza però interessare il perimetro della Piazza che risulta racchiuso tra il tracciato tramviario e la carreggiata di via Giovine Italia – Lungarno Pecori Giraldi.

6. MATERIALI E ELEMENTI DI ARREDO URBANO UTILIZZATI

Per lo sviluppo architettonico della piazza si è scelto di utilizzare pochi materiali, alcuni antichi e ben radicati nella cultura e nella storia cittadina altri moderni ma che ben si accordano con gli antichi materiali fiorentini. Come abbiamo già detto in precedenza, per la pavimentazione è stata scelta la pietra Alberese, in due diversi trattamenti superficiali, "fiammata" e "rigata". Per le "vasche verdi" viene invece utilizzato il COR-TEN, ormai ampiamente presente in molti interventi contemporanei della città di Firenze e utilizzato in maniera del tutto analoga anche all'interno dell'intervento, effettuato sempre a contorno della linea tramviaria nella Piazzetta Oriana Fallaci, in prossimità della Fortezza da Basso. Per le sedute è stato scelto di utilizzare delle forme piene e regolari in calcestruzzo, come se fossero conci di pietra appartenenti al bastione che emergono all'interno di uno scavo archeologico.

Per l'illuminazione si è deciso di utilizzare dei pali bassi di altezza 1 metro (tipo "Bollard" confermati in conferenza dei Servizi dalla Soprintendenza) per illuminare le aree pedonali della piazza che assieme ai punti luce presenti sulle "vasche verdi" (non è presente alcun tipo di illuminazione sulle sedute) creano un atmosfera soffusa dentro la quale si staglia la torre, che già possiede un proprio sistema di illuminazione notturna. La piazza inoltre sfrutterà l'illuminazione presente anche tra i filari di Bagolaro della Caserma Baldissera e l'illuminazione stradale di Viale Giovine Italia.

7. ALLEGATI

- A1: Sezioni scala 1:50
- A2: Render di progetto
- A3: Abaco delle vasche